

Morski Przegląd Gospodarczy



BULLETIN OF THE CHAMBER OF INDUSTRY AND COMMERCE AT GDYNIA

BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI | ORGAN PUBLIKACYJNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA | BIULETYN ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH WOJ. GDAŃSKIEGO I POMORSKIEGO

Nr 3 (10) 4 (11) | Gdynia, marzec-kwiecień 1947 r | Rok II

Dr. F. Lubecki

Polskie rybołówstwo morskie

W roku 1945 objęliśmy wybrzeże puste, wyludnione i pozbawione całkowicie sprzętu. U wybrzeży pływały jedynie dwa zniszczone, przestarzałe kutry rybackie. Urządzenia portowe — zwłaszcza w Gdyni i w Gdańsku — poważnie uszkodzone. Zaczęliśmy budować wszystko od nowa.

W pierwszej fazie pracy wysiłki nasze szły przede wszystkim w kierunku jak najszybszego i najbardziej intensywnego wyzyskania resztek dobytku rybackiego, który można było uratować przed ostatecznym zniszczeniem i uruchomić go.

Do końca 1945 roku zdołano wyremontować i uruchomić 36 kutrów rybackich i 386 łodzi. Do końca tegoż roku rybacy złowili 2.600.000 kg ryb, wartości 94 mil. złotych. Przed końcem roku 1945 stocznia M.I.R. rozpoczęła budowę 5 kutrów, 18 łodzi, oraz remont kilkudziesięciu starych kutrów i łodzi. Poza tym w Zjednoczeniu Stoczni Polsk. zamówiono 7 nowych kutrów. Równocześnie rozpoczęto gromadzenie materiałów na dalsze budowy, uruchomiono chłodnię w Gdyni, wykonano szereg prowizorycznych remontów magazynów i innych budynków. Na wszystkie te roboty wydano z kredytów inwestycyjnych 44 milj. złotych.

Morze Bałtyckie jest morzem zamkniętym o dość ograniczonej pod względem rybołówstwa zdolności produkcyjnej. Wieloletnie statystyki połowów państw bałtyckich wykazują, że ogólne połowy Bałtyku trzymają się w określonych granicach niezależnie od stopnia natężenia eksploatacji. Przeciętnie nie wiele one przewyższają sumę 100 tys. ton rocznie. Wobec tego nie możemy liczyć, aby rybołówstwo nasze na Bałtyku przekroczyło 40, maksymalnie 50 tys. ton rocznie, co stanowiłoby około 40—50% średnich połowów na całym obszarze Bałtyku. Taka ilość połowów stanowi tylko ułamek naszych potrzeb. Przed wojną spożywaliśmy ryb morskich bardzo mało, około 3 kg na głowę ludności w stosunku rocznym, tj. około 100 tys. ton. Przewidywana urbanizacja, podniesienie standartu życiowego przy jednoczesnym — choćby przemijającym — braku mięsa, powinna doprowadzić konsumcję naszą co najmniej do 10 kg ryb na głowę rocznie, co dałoby około 250 tys. ton konsumcji rocznej, zbliżając stopień spożycia naszego do stanu innych krajów przymorskich: np. Niemcy 12—15 kg, Francja 15—18 kg, Anglia 20 kg, Z.S.R.R. 25 kg na głowę mieszkańca rocznie. Aby temu zadaniu sprostać chociażby częściowo musimy wyjść jak najrychlej na otwarte morze.

Zagadnienie organizacji rybołówstwa morskiego rozbija się wobec tego na dwie części: budowa rybołówstwa morskiego, ograniczonego w swej wydajności warunkami przyrodzonymi, oraz organizacja połowów dalekomorskich, ograniczonych ich wydajności jedynie naszą umiejętnością i naszymi możliwościami finansowymi.

Sądzę, iż się nie mylę, że wyzyskanie całkowitych możliwości, jakie daje nam Bałtyk jest rzeczą osiągalną już w latach najbliższych. Potrzebujemy na to około 500 kutrów motorowych i ok. 3000 łodzi, tj. nieco mniej niż pracowało przed wojną u obecnie naszych wybrzeży. Ten tabor pozwoli nam przy przeciętnie normalnych warunkach na wyłowienie 40—50 tys. ton ryb.

Dla połowów bałtyckich: w obecnej chwili mamy czynnych 130 kutrów motorowych i 1082 łodzi żaglowo-wiosłowych i motorowych. Mamy dalej rozpoczętą budowę 40 nowych kutrów, z których 20 mogłoby być wykończone już w roku ubiegłym, gdybyśmy posiadali motory. Niestety motory te zamówione w Szwe-

cji i Danii w pierwszych miesiącach ub. roku mają być dostarczane dopiero na początku b. r. Wykańcza się na naszych stoczniach ok. 28 łodzi, prowadzi się remont ok. 70 starych kutrów i 75 łodzi. Możemy mieć nadzieję, że zamówione w ub. r. motory będą nadchodzić do nas już w najbliższym czasie, co pozwoli nam na doprowadzenie już w pierwszych miesiącach 1947 roku stanu flotylli do ok. 200 kutrów motorowych i 1150 łodzi. Z wyżej wymienionych kutrów — 15 pochodzi z darów UNRRA, 37 zostało rewindykowanych dotychczas z Niemiec, nowych kutrów zdołano uruchomić tylko 4 dla których znaleźliśmy motory w kraju. Wszystkie inne kutry, są to wraki podniesione z dna i wyremontowane przeważnie na stoczniach M.I.R. Ta flotylla uruchomiona w ub. roku złowiła 22 tys. ton ryb, tj. prawie 50% tego, co możemy teoretycznie oczekiwać z połowów bałtyckich. Trzeba jednak zauważyć, że tak wysoka produkcja tak słabej flotylli kutrów starych ze zbyt słabymi motorami, wymagającymi częstych i kosztownych napraw — jest nie tylko zasługą załóg, ale w pierwszej mierze wielkiej obfitości ryb, nie notowanej od wielu dziesiątków lat. Nie trzeba bowiem zapominać, że 170 naszych kutrów przed wojną — w latach 1937 — 1939 wyławiało 2.5—3 tys. kg ryb rocznie.

Co się tyczy flotylli dalekomorskiej, to możemy podać, że w końcu ub roku pływało u nas 7 trawlerów dalekomorskich; trzy z darów UNRRA i cztery, które powróciły z Anglii. Trawlery te w ostatnim kwartale 1946 r. odbyły łącznie 17 rejsów i dostarczyły ok. 1100 ton ryb.

Wracając do projektu rozbudowy flotylli bałtyckiej, przewiduje się, że dojdzie ona w ciągu 1949 r. przynajmniej do 350 jednostek. Już po odliczeniu 100 najsłabszych i najstarszych kutrów, które w ciągu najbliższego trzechlecia trzeba będzie prawdopodobnie wycofać, jako niezdatne do pływania i remontów. Zamierzamy bowiem oprócz 40 kutrów znajdujących się w budowie wybudować w 1947 r. 55 nowych jednostek, a w następnych latach po 75 kutrów, t. zn. łącznie 245 nowych kutrów. W następnym trzechleciu musi planować się budowę 50 kutrów rocznie w przewidywaniu dalszego ubytku starych kutrów w tym czasie. W ten sposób w końcu 1952 roku mielibyśmy nowoczesną flotyllę złożoną z przeszło 400 dobrych kutrów. Z uwagi na ograniczoną wydajność wód bałtyckich — po roku 1952 winniśmy dbać przede wszystkim o budowę silniejszych i większych jednostek, pozwalających na uprawianie drobnego rybołówstwa na wodach poza Bałtykiem (Kategat, Skagerak) oraz o utrzymanie w dobrym stanie osiągniętego liczebnego stanu flotylli.

Jeśli chodzi o flotę dalekomorską, to możemy się spodziewać przybycia w najbliższym czasie z dostaw UNRRA 23 trawlerów różnej wielkości. Wkrótce mają być uruchomione 3 trawlery, które znajdują się w remoncie. Możemy również mieć nadzieję, że powrócą do Polski z Anglii 4 duże dryftery. Licząc, że w chwili obecnej mamy 7 trawlerów, spodziewać się możemy, że w ciągu br. zdołamy uruchomić około 37 statków dalekomorskich.

Ponadto preliminujemy w roku bieżącym rozpoczęcie budowy na stoczniach polskich 3 dużych trawlerów, które będą mogły być gotowe dopiero w końcu 1948 r. Postulatem naszym winno być również rozpoczęcie w latach 1948/49 przynajmniej 12 dalszych jednostek dalekomorskich, trawlerów i lugrów. W ten sposób w roku 1950 moglibyśmy rozporządzać dalekomorską flotyllą, złożoną z 52 trawlerów i dryfterów. W następnym trzechleciu 1950—1952 rozwój flotylli dalekomorskiej winien doprowadzić do 70 dużych trawlerów i lugrów przez dalszą budowę 18 nowoczesnych jednostek o dużym promieniu pływania. Obecnie pracuje 9 stoczni rybackich w Gdyni, w Gdańsku, w Łebie, w Postominie, Derłowie, Kołobrzegu, Dziwnej, Świnoujściu i Nowym Warpnie pod Szczecinem.

Jedną z największych trudności uruchamiania stoczni był i jest brak należycie wykwalifikowanych techników i rzemieślników. W czasie półtorarocznej pracy stoczni braki te dzięki dobremu i na ogół chętnemu materiałowi ludzkiemu udało się w pewnym stopniu pokonać. Ludzie nie tylko mogli, lecz i chcieli doskonalić się w nowej dla siebie pracy.

W ub. roku roztoczono skuteczną opiekę nad osadnictwem i osadnikami rybackimi. Wyremontowano szereg domów rybackich w Siankach, w Kołobrzegu i w innych miejscowościach wybrzeża. Przystąpiono do rozprowadzenia szczupłych kredytów na osadnictwo rybackie, dając pożyczki na drobny remont domów, zakup sprzętu rybackiego, i ogólne koszty zagospodarowania się. Praca w tym kierunku nie była bezowocna. Dowodem tego jest, że liczba czynnych rybaków od stycznia do grudnia ub. r. wzrosła z 967 na 2659.

Celem przeszkolenia nowych rybaków-osadników urządzono szereg kursów żeglarskich, motorniczych, sieciarskich przy pomocy i udziale spółdzielni rybackiej i administracji rybackiej. Została zorganizowana pod kierownictwem PCWM szkoła rybaków dalekomorskich w Gdyni. Program jej przewiduje 9-miesięczny kurs na lądzie i 3 miesiące pływania na trawlerach szkolnych. 2 trawlery szkolne, z których każdy będzie mógł wziąć na pokład 20 uczni, mają już w najbliższych dniach nadejść do kraju. Otrzymujemy je od UNRRA. Szkoła będzie mogła po całkowitym jej uruchomieniu przeszkalać rocznie ok. 150 marynarzy.

Przy opracowywaniu naszego planu trzyletniego inwestycyjnego w stosunku do portów naszego wybrzeża, liczyliśmy się z faktem, że dwa z pomiędzy naszych portów

będą odgrywać w przyszłości dominującą rolę w rybołówstwie morskim i w handlu rybnym: Szczecin i Gdynia. Oba te porty — jako duże ośrodki handlowe i przemysłowe mogą mieć zapewnioną dobrą komunikację ze swym zapleczem, będą ściągać większe ładunki ryb zarówno z własnych połowów, jak i z importu zza granicy. Obydwa porty mogą odegrać bardzo poważną rolę w tranzytowym handlu rybnym. Szczecin przed pierwszą wojną światową był jednym z najważniejszych ośrodków tego rodzaju handlu na kontynencie. Znaczenie jego wydatnie osłabło w okresie międzywojennym na skutek konkurencji Gdyni i Gdańska z jednej strony, Hamburga z drugiej. Szczecin ponadto ze wszystkich naszych portów leży najbliżej terenów połowów śledziowych na Morzu Północnym i dzięki temu ma najdogodniejsze warunki jako baza dla dalekomorskich połowów tej ryby. Gdynia — wedle wszelkiego prawdopodobieństwa — specjalizować się będzie przede wszystkim w kierunku przyjmowania ładunku ryb świeżych.

Będzie tu niewątpliwie wpływała pewna tradycja, jak i względy komunikacyjne z dużymi ośrodkami zbytu, jak Łódź, Warszawa, Bydgoszcz, jak również połączenia tranzytowe z sąsiednimi państwami. Dlatego też w planie inwestycyjnym na rok 1947 gros wydatków na wyposażenie stoczni, chłodni, magazynów rybnych, zakładów pomocniczych dla rybołówstwa dalekomorskiego, przeznaczone jest na potrzeby portu szczecińskiego. Na drugim planie pod tym względem stoi port gdyński. Gdynia wyprzedza w roku 1947 Szczecin tylko w zakresie chłodnictwa, gdyż główne inwestycje chłodnicze planowane są w tym porcie na rok 1948 i 1949.

Porty takie jak Władysławowo, Postomin, Kołobrzeg, Świnoujście, a więc położone prócz Władysławowa w granicach Ziem Odzyskanych, pozostaną prawdopodobnie portami o znaczeniu lokalnym i obsługiwać będą tylko rybołówstwo bałtyckie. W tych wszystkich portach, obok udoskonalenia aparatu stoczniowego, przewiduje się w roku 1947 budowę hal rybnych, magazynów, chłodni i fabryk lodu, niezbędnych nie tylko do przechowywania ryb przywiezionych z połowu, lecz również do zaopatrzenia w lód statków rybackich oraz transportów ryb odchodzących w głąb kraju.

A teraz w kilku słowach pragnę poruszyć sprawę wielkiej wagi zarówno pod względem gospodarczym jak i politycznym — sprawę zaludnienia wybrzeża elementem niezbędnym dla obsługi i eksploatacji floty rybackiej, przemysłu przetwórczego, pomocniczego, obsługi urządzeń składowych i handlu. Jedynie dla obsługi taboru rybackiego, trawlerów, lugrów, kutrów i łodzi, w zaplanowanych rozmiarach, potrzebujemy ok. 9 tys. wysoko wykwalifikowanych pracowników. Mamy już na wybrzeżu ok. 2.500 rybaków, czyli musimy w terminie do 1952 r. osadzić i związać na stałe z morzem i wybrzeżem 6.500, z tego w pierwszym trzechleciu — 4.500 rodzin rybackich. Ponadto potrzeba osadzić na stałe przynajmniej 2.000 wykwalifikowanych rzemieślników dla pracy w stoczniach rybackich, w warsztatach mechanicznych dla remontu i montażu motorów itp. Dla obsługi zakładów przetwórczych, tj. wędzarń, solarni, fabryk konserw, fabryk mączki rybnej itp. potrzeba przynajmniej 7.500 wykwalifikowanych pracowników.

W przemyśle pomocniczym, handlu rybnym, w magazynach i chłodniach rybnych i przy obsłudze transportu musimy zatrudnić przynajmniej ok. 2000 pracowników, poza ogólną obsługą portu. Razem w rybołówstwie i przemyśle z nim związanym bezpośrednio znajdzie zatrudnienie przeszło 20.000 ludzi, dla których musi się znaleźć na wybrzeżu dostateczna ilość domów mieszkalnych i którzy muszą znaleźć w swej pracy odpowiednie warunki życia.

Na zakończenie chcę podkreślić, rzecz oczywistą i bezsporną: budowa rybołówstwa morskiego powiedzie się, jeśli wszystkie czynniki główne, z którymi jest ono związane: porty, stocznie, przemysł przetwórczy, chłodnictwo, komunikacja i handel, będą harmonijnie z nim współpracowały. Jeśli jeden z tych czynników zawiedzie, jeśli nie podoła swojemu zadaniu — zacznie działać t. zw. P r a w o m i n i m u m, znane chociażby przy uprawie rolnej, lub jeśli kto woli, prawo „wąskiego gardła". Pociągnie to za sobą nie tylko utratę spodziewanych korzyści, lecz zmarnowanie nakładów pracy umiejętności i pieniędzy poświęconych na sąsiednich związanych ze sobą odcinkach. Trzeba się więc strzec przed powstaniem wąskich gardzieli trzeba im zapobiegać i z nimi walczyć. Mam nadzieję bodaj niepłonną, że na terenie pracy rybackiej to nam się uda.

Mgr Józef Kawczyński

Zagadnienia handlu na Wybrzeżu

Przy rozpatrywaniu sprawy organizacji handlu na Wybrzeżu w ramach Narodowego Planu Gospodarczego nasuwają się nam trzy zagadnienia, które należałoby uznać jako praktyczne i celowe wypełnienie tego planu; a mianowicie:

1) porty morskie jako ośrodki dyspozycji w handlu zagranicznym,
2) koncentracja w miastach portowych aparatu pomocniczego dla handlu zagranicznego.
3) sprawa zaopatrzenia mieszkańców Wybrzeża

przez handel hurtowy i detaliczny.

Wnioski w odniesieniu do pierwszego zagadnienia wypływają z analizy tych części Narodowego Planu Gospodarczego, które dotyczą volumenu naszej wymiany towarowej z zagranicą oraz rozwoju pracy naszych portów na przestrzeni lat od 1947 do 1949 r.

Wielkość planowych obrotów z zagranicą ilustruje nam następująca tabela:

	IMPORT	EKSPORT	Razem
	w milionach dolarów		
1947	510	298	808
1948	665	400	1.065
1949	775	485	1.260

W stosunku do obrotów z r. 1938 oznacza to następujace zwiększenie naszego handlu zagranicznego:

w roku 1947 o 95 mil. dol.
w roku 1948 o 352 mil. dol.
w roku 1949 o 557 mil. dol.

Nas interesuje kwestia, jakie wartości naszego handlu zagranicznego przejdą przez nasze porty.

W roku 1938 przywóz i wywóz drogą morską wynosił pod względem wartości około 65%, pod względem wagowym 72,5% całego handlu zagranicznego Polski.

Według informacji, udzielonych w ostatnim wywiadzie przez p. Ministra Jędrychowskiego na temat naszego handlu zagranicznego wnioskować można, że w roku 1946 przeszło przez porty pod względem wartości około 70% naszych obrotów zagranicznych (ogólna wartość naszej wymiany zagranicznej została przez p. Ministra Jędrychowskiego oszacowana na około 575 milionów, z czego na towary UNRRA wypada 325 milionów, a na resztę 250 milionów dolarów. Obrót dokonany drogą morską szacować należy na około 410 milonów dolarów).

W kierunkach naszej ekspansji zagranicznej zaszła wprawdzie duża zmiana przez nawiazanie intensywnych kontaktów handlowych z Z. S. R. R. i upadek znaczenia, jakie posiadał dla nas przed wojną rynek niemiecki. Można jednakże z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, że rynek rosyjski zastąpi nam pod względem wartości wymiany towarowej rynek niemiecki.

Stąd wynika konkluzja, że pod względem wartości udział naszych portów w wymianie zagranicznej utrzyma się mniej więcej na poziomie przedwojennym.

Wielkość przeładunków portowych pod względem wagi została ściśle w Narodowym Planie Gospodarczym sprecyzowana. Przeładunki te wykazywać będą następujące cyfry ogólne:

Rok 1946 — 8,5 milion. ton
„ 1947 — 12,4 „ „
„ 1948 — 19,4 „ „
„ 1949 — 24,5 „ „

Na poszczególne kompleksy portów przypadają następujące cyfry:

	1947	1948	1949
	w milionach ton		
Gdynia/Gdańsk	10,7	15,9	19,0
Szczecin	1,7	3,5	5,5

W powyższych cyfrach uwzględniono tranzyt rudy obliczony na 120.000 ton miesięczn. czyli rocznie 1.440.000 ton. Nie uwzględniono natomiast tranzytu drobnicy, który ze względu na obecne nasze możliwości w zakresie obsługi zaplecza może być również poważny.

Z zagadnieniem przeładunków portowych łączy się sprawa struktury gospodarczej portów i miast portowych. Nauczeni historią gospodarczego rozwoju narodów posiadających dostęp do morza, stwierdzamy ponad wszelką wątpliwość, że równocześnie z przeładunkiem towarów rozwija się w miastach portowych handel tymi towarami, który z miast tych czyni największe ośrodki handlowe odnośnych krajów. Handel tych miast rozwijał się drogą stopniowej, nieraz i wiekowej ewolucji, koncentrując nieomal całą dyspozycję w handlu zagranicznym. Równolegle z tym handlem rozwijał się w miastach portowych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie przemysł, który ma na celu bądź to przerób i uszlachetnianie towarów importowych, bądź też przerabianie towarów w obrocie reeksportowym lub też przemysł, który przerabia surowce krajowe na cele eksportu. Obok funkcyj, związanych z przeładunkiem towarów, które to funkcje stanowią pierwsze zadanie portów jest handel zagraniczny miast portowych koniecznym i gospodarczo uzasadnionym uzupełnieniem funkcyj portowych. Przemysł portowy, szczególnie t. zw. przemysł handlowy, może powstać jedynie w tych portach, które posiadają dyspozycję w handlu zagranicznym.

Jeżeli chodzi o uchwycenie przyczyn gospodarczych, które powodują rozwój dyspozycji handlowej w miastach portowych, to wymienić tu należy:

a) możliwości utrzymywania usprawnionych i bezpośrednich kontaktów z krajami zagranicznymi przy pomocy aparatu telekomunikacyjnego, będącego w dyspozycji ruchu okrętowego,

b) codzienna nieomal styczność z przedstawicielami rynków zagranicznych, którzy penetrację danego kraju zaczynają z reguły od portów,

c) racjonalna i ekonomiczna dystrybucja importu, mająca na celu oszczędności w kosztach przewozowych, bezpośrednie zaopatrywanie ośrodków konsumpcyjnych, przerób i uszlachetnianie towarów importowanych itp.,

d) tworzenie w portach bastionów gospodarczych dzięki możliwościom rozbudowy handlu tranzytowego i reeksportowego.

Niewątpliwie przedstawiają się u nas możliwości rozwoju handlu zagranicznego w miastach portowych odmiennie niż w wielu innych krajach. Jak już zaznaczono, w przeważnej ilości portów zagranicznych handel zagraniczny miast portowych rozwijał się drogą ewolucji, u nas natomiast oznaczało przed wojną instalowanie handlu zagranicznego w portach pewnego rodzaju rewolucję w stosunku do handlu hurtowego, osiadłego w głębi kraju i w stosunku do konserwatywnych nawyków tego handlu. Jednakże ostatnia wojna i doświadczenia, które z niej wy-

pływają, a szczególnie zniszczenia wojenne, usunęły w dużym stopniu przyczyny, które mogły proces przesiedlania się handlu zagranicznego do portów hamować. Jeżeli chodzi o eksport masowych artykułów i artykułów standartowych, nie zmieniających podczas transportu kolejowego do portów ani swojej konsystencji i jakości i nie wymagających specjalnych manipulacyj przed samym załadowaniem na okręty, to dyspozycja tym eksportem może pozostawać, bez większego uszczerbku dla sprawności tego eksportu, w głębi kraju. Natomiast obecności eksportera w porcie wymagają te towary, które przed wysyłką muszą być badane, sortowane, przepakowywane itp. Ze względu natomiast na racjonalizację dystrybucji towarów importowanych, handel importowy powinien być w swej większości skoncentrowany w portach.

Proces przesiedlenia importowego handlu do portu nie koniecznie winien odbywać się w sposób gwałtowny, niemniej jak powinien on na przestrzeni kilku lat wykazać bardzo znaczny postęp. Tego bowiem wymaga racja gospodarcza kraju.

Przed wojną nabierały porty polskie coraz wyraźniej charakteru portów dyspozycji handlowej. Skoncentrowany tu był import towarów spożywczych jak: śledzi, owoców południowych, towarów kolonialnych, win i surowców (skór surowych, bawełny, ziół leczniczych, korka, trawy morskiej, fibry, słomy ryżowej, kalafonii, orzecha kamiennego), a ponadto chemikalii, samochodów i motocykli, narzędzi precyzyjnych, narzędzi rzemieślniczych, maszyn biurowych, galanterii, artykułów technicznych itp. W portach tych rozwijał się coraz intensywniej przemysł handlowy (palarnie i paczkarnie kawy, paczkarnie herbaty i korzeni, łuszczarnie pestek morelowych, dojrzewalnie bananów, krajalnie ziół leczniczych, oczyszczalnie i pakowanie owoców, poza tym powstał duży przemysł tłuszczowy, ryżowy, przetwórstwa rybnego i warzywno-owocowego. Na usługach importu pracowały aukcje owocowe. Mieliśmy również w imporcie początki handlu tranzytowego w skórach, bawełnie, owocach południowych itp. Na odcinku eksportu miały w porcie siedziby swoje przedsiębiorstwa, zajmujące się eksportem ziemiopłodów, drewna tartego, wyrobów z drzewa, nawozów sztucznych itp., ponadto handel tranzytowy i reeksport w zbożu, makuchach i nabiale (towary rumuńskie i węgierskie).

Razem czynnych było w Gdyni i Gdańsku przeszło 130 firm handlu zagranicznego oraz pokaźny aparat usługowy z domami handlowymi i składami warrantowymi. Dzięki temu porty polskie nabierały pełni wyrazu i znaczenia nie tylko jako punkty przeładunkowe, ale również jako centra handlowe. Wojna przerwała proces tego rozwoju i obecnie stoimy nad koniecznością zainicjowania na nowo odbudowy omawianego tu handlu portowego we wszystkich jego postaciach.

Stwierdzić należy, że państwowa administracja gospodarcza ma pod tym względem wszystkie możliwości i że w jej ręku leży przede wszystkim klucz do rozwiązania tego problemu. Przemysł państwowy jest dzisiaj głównym producentem towarów eksportowych i głównym odbiorcą importowanych towarów inwestycyjnych i surowców.

Handel państwowy i spółdzielczy jest również głównym odbiorcą importowanych towarów konsumpcyjnych. Przez zamierzone wprowadzenie systemu koncesjonowania handlu zagranicznego, może Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego wywierać bezpośredni wpływ na koncentrowanie dyspozycji handlu zagranicznego w tych ośrodkach, jakie podyktowane są racjonalną gospodarką. Stąd wysuwamy konkluzję, że należy omawiane tu momenty brać pod uwagę przy realizowaniu rozbudowy naszego handlu zagranicznego na przestrzeni lat, objętych Narodowym Planem Gospodarczym.

Przechodząc do drugiego zagadnienia, tj. koncentracji w miastach portowych aparatu pomocniczego dla handlu zagranicznego, wymieniamy tu przede wszystkim instytucje i urządzenia, które wykonują funkcje pomocnicze przy obsłudze naszego handlu zagranicznego. Należą tu:

a) instytucje rzeczoznawców portowych: klasyfikatorów, próbobiorców, rzeczoznawców ilości i wagi oraz jakości towarów. Rozbudowa tej instytucji wymaga kształcenia i przygotowywania fachowców,

b) wprowadzenie sądownictwa polubownego dla rozstrzygania sporów, powstałych na tle naszej wymiany z zagranicą,

c) instytucje arbitrażowe jak np. dla bawełny, dla skór surowych, towarów kolonialnych oraz giełdy towarowe, aukcje itp.,

d) składy konsygnacyjne i składy warrantowe,

e) wolnocłowe strefy,

f) konsulaty zagraniczne oraz przedstawicielstwa zagraniczne,

g) skoncentrowanie w portach urzędów i instytucji państwowych, sprawujących różnego rodzaju czynności przy handlu zagranicznym, jak np. kontrolę zdrowotną, żywnościową, jakościową oraz standaryzację,

h) wyposażenie urzędów w odpowiednie kompetencje dla rozstrzygania na miejscu i bezpośrednio spraw takich, jak dewizowe, paszportowe, kontyngentowe w ramach wydzielonych dla portów globalnych kontyngentów importowych,

i) międzynarodowe targi dla popierania handlu zagranicznego oraz stałe wystawy prób i wzorów.

Przy rozbudowie wzmiankowanego serwisu handlowego winny współdziałać czynniki ogólnej administracji państwowej, administracji portów, samorząd gospodarczy, samorząd spółdzielczy oraz Zrzeszenie Eksporterów i Importerów. Program ich działalności winien być szcze-

gółowo opracowany i tworzyć część składową ogólnego Narodowego Planu Gospodarczego.

Trzecie zagadnienie, t. j. sprawa zaopatrzenia mieszkańców Wybrzeża przez handel hurtowy i detaliczny. Możemy ją rozpatrywać jedynie na podstawie cyfr, ilustrujących wielkość zaludnienia Wybrzeża. Liczba mieszkańców samych tylko miast Gdyni, Gdańska i Sopotu wynosi obecnie ok. 310.000. Miasta te mają do dyspozycji aparat dystrybucyjny hurtowy i detaliczny ogólnej ilości około 2.800 firm. Cyfra ta obejmuje handel wszystkich trzech sektorów. W tym prywatnych firm hurtowych jest około 75. Stan zaludnienia tych miast przed wojną wynosił około 400.000, a liczba przedsiębiorstw handlowych, bez restauracji i kawiarń, wynosiła 7.400, w tym firm handlu hurtowego wzgl. półhurtowego razem około 880. Liczba zaludnienia Wybrzeża winna wzrastać w związku ze zwiększeniem prac portów w myśl Narodowego Planu Gospodarczego i w roku 1949 niewątpliwie przekroczy stan przedwojenny.

Przytoczone cyfry są dowodem, że obecnie aparat dystrybucji jest niedostateczny i że on również w wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego winien ulec zwiększeniu.

Według danych, zamieszczonych w Narodowym Planie Gospodarczym, a odnoszących się do konsumpcji dóbr, po przeliczeniu jednostek na wagę, wypadło w 1938 r. na jednego mieszkańca ok. 1.770 kg rocznie, co pomnożone przez liczbę mieszkańców, tj. 400.000 wynosiło ogółem 708.196.000 kg. Ilość ta podzielona przez 7.400 przedsiębiorstw, daje około 95 ton, przypadających do rozdziału rocznego przez jedno przedsiębiorstwo.

Biorąc za podstawę do obliczeń na okres trzylecia, objęty Narodowym Planem Gospodarczym, przewidziane zwiększenie dóbr konsumcyjnych i przeciętną 95 ton rocznej dystrybucji na poszczególne przedsiębiorstwa handlowe, otrzymalibyśmy, że w roku 1947 przedsiębiorstw tych winno być 8.360; w r. 1948 — 8.700; w r. 1949 — 9.000.

Gdybyśmy w dodatku jeszcze przyjęli zasadę, że popierać się będzie rozwój większych przedsiębiorstw o przeciętnej większej zdolności dystrybucyjnej, to i tak dojść musimy do wniosku, że aparat dystrybucji handlowej w naszych miastach portowych jest obecnie niewystarczający. Jest to dalszy argument na stwierdzenie słuszności naszej tezy o konieczności zwiększenia aparatu handlowego.

W poruszanym tu zagadnieniu istnieje jeszcze problem zaopatrzenia handlu hurtowego na Wybrzeżu. Istniejące dzisiaj niedomagania winny być również w wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego uwzględnione.

Spotykamy się dzisiaj z tendencjami reglamentowania liczby przedsiębiorstw handlowych, a to z powodu ujawniających się przerostów w pewnych branżach. Stwierdzić tu jednak należy, że dotyczyć to może jedynie drobnego handlu i że przyrosty te, które przed wojną istniały, są zawsze zjawiskiem przemijającym, które eliminuje z życia automatyzm gospodarczy, zwłaszcza, jeżeli chodzi o handel zorganizowany. W obliczu wielkich zagadnień handlu na Wybrzeżu te momenty są naprawdę momentami drobnej wagi, nie wymagającej absorbowania energii i pracy administracji publicznej. Zostawianie w tym względzie pola rozwojowi naturalnemu wydaje się bardziej celowym.

Władysław Giedroyć

Spedycja portowa

Bezpośrednio po zakończeniu wojny, poszczególni pracownicy firm spedycyjnych przystąpili do organizacji przedsiębiorstw. Pierwsze prace portowe, zlecone przez Główny Urząd Morski nad oczyszczaniem z trupów i gruzów portu przeprowadzała gdyńska firma spedycyjna.

Pierwszymi transportami, które zaczęły przechodzić przez porty był węgiel, tak jak z górą przed 20 laty przy powstaniu portu gdyńskiego. Do obsługi tych transportów przystąpiło siedem firm spedycyjnych, które ku całkowitemu zadowoleniu zleceniodawcy, a mianowicie „Centrali Węglowej" wykonywały prace przeładunkowe. Dopiero z końcem lata 1945 r. wraz z przybyciem pierwszych transportów UNRRY rozpoczęły działalność firmy państwowe i będące pod zarządem państwowym. Początkowo na 5 przedsiębiorstw spedycyjnych tylko jedna firma była państwowa, a następnie na 9 firm — 3 państwowe, przy czym rozdział prac odbywał się proporcjonalnie na wszystkie przedsiębiorstwa.

Pierwszych prób organizacyjnych rynku pracy robotników portowych należy doszukiwać się w porozumieniu firmy spedycyjnej z grupą ca 400 robotników, tworząc w ten sposób pierwszą giełdę pracy.

W końcu roku wszystkie przedsiębiorstwa spedycyjne zrzeszone już były w Polskim Związku Ekspedytorów Morskich i wspólnym wysiłkiem przyczyniły się do szybkiej stabilizacji pracy. Był to okres najcięższy, najniewdzięczniejszy i może najciekawszy, gdzie prawdopodobnie sentyment i przywiązanie człowieka do morza i do portu, zarówno robotnika jak i pracownika morskiego był tym najważniejszym fundamentem odbudowy.

Reasumując bilans prac przedsiębiorstw w tym okresie musimy stwierdzić, że pokonano największe trudności, a mianowicie zdobyto ludzi i sprzęt. Stworzono aparaty spedycyjne, sprawnie i tanio

funkcjonujące oraz wyposażono je w sprzęt, czasami nawet prymitywny. Stworzono to dosłownie z niczego. Nawiązano ścisłą współpracę ze Związkami Zawodowymi, czego wyrazem był zawarty 6-go października pierwszy układ zbiorowy pracy, po raz pierwszy w historii portów bez starć i kontrowersji oraz w rekordowym terminie 2-ch godzin. Już wówczas opracowali ekspedytorzy szczegółowy projekt „Centrali Wypłat" dla robotników portowych, zupełnego „Novum" w Polsce, który dopiero w końcu następnego roku znalazł swe urzeczywistnienie. Uruchomiono jednocześnie pierwszą kuchnię dla robotników portowych w Gdyni i Gdańsku. Współdziałano przy organizacji Rad Zakładowych dla portów. Współpracowano z władzami portowymi. Szkolono robotników i personel spedytorski i zyskano sobie dobre imię i zaufanie u państwowych dysponentów towarem.

Porty nasze w tym czasie należały do najtańszych, gdyż niskie uposażenie robotników i pracowników wynosiły 1/4 płac dzisiejszych. Liczba przedsiębiorstw spedycyjnych na zakończenie 1945 r. wynosiła w Gdyni i Gdańsku 29.

Rok 1946 przyniósł dla spedycji morskiej szereg niespodzianek. Miłą niespodzianką było utrzymanie, a nawet zwiększenie obrotów portowych, co należy zawdzięczać wzmożonym transportom UNRRY i dlatego też uniknięto stagnacji zimowej. Spedytorzy wykazują w dalszym ciągu usprawnienie pracy, mając do czynienia z bardzo skomplikowanymi i różnymi transportami amerykańskimi.

Niemiłą niespodzianką dla sektora prywatnego było wraz ze wzrostem zatrudnienia portów, zmniejszenie ich prac na rzecz przedsiębiorstw państwowych. Na pierwszy ogień poszły firmy węglowe. Centrala Węglowa przejęła w maju wszystkie przeładunki węgla, będące bazą prac przeładunkowych ze względu na ich stałość i regularność, pozwalające na planowanie i długofalowość zamierzonych prac, definitywnie przeszły w ręce jednej instytucji, likwidując lub też zmuszając do wegetacji pierwszych pięć firm spedycyjnych.

Następnie powstało nowe przedsiębiorstwo państwowe „Polska Bandera", ograniczające spedytorów prywatnych i spółdzielczych w obsłudze statków UNRRY, zabierając im około 50% tych transportów. Również „Społem" staje się monopolistą w dziedzinie eksploatacji magazynów portowych i rozpoczyna pracę — poza własnymi transportami — spedycyjną jako spedytor portowy.

W tym roku, po wygaśnięciu pierwszego układu zbiorowego następuje zawarcie nowej umowy 15-go kwietnia, a następnie trzeciej z kolei w dniu 9-go października. Płace robocze i świadczenia idą wciąż w górę, postępując za falą drożyzny i przy stałym i niezmienionym kursie walut zagranicznych doszliśmy do tego, że porty nasze stały się najdroższymi.

Rok ten był w dziedzinie socjalnej przełomowym, gdyż położono najważniejszą podwalinę w zakresie regulacji prac i świadczeń robotników portowych, tworząc centralną organizację p. n. „Fundusz Wyrównawczy Robotników Portowych", który wszystkie zobowiązania, tak pozaustawowe, jak i niektóre ustawowe rozwiązuje i realizuje centralnie. Do współpracy w Funduszu przyciągnięto również Związki Zawodowe. Dawno projektowana przez Związek Spedytorów Centrala Wypłat znalazła również swą realizację.

Przybył nam w tym czasie jeszcze jeden port do obsługi port szczeciński. W marcu powstał tam Polski Związek Ekspedytorów Morskich, grupujący kilka firm, z których jedna, zlikwidowana w Gdańsku, rozpoczęła znów jako pierwsza pracę przy węglu, by utracić ją na rzecz Państwowej Żeglugi na Odrze. Na apel Ministerstwa Żeglugi przybywa coraz więcej oddziałów firm spedycyjnych, dochodząc do liczby 9 w końcu roku. Początkowy okres spedycji przypomina w zupełności porty Gdynię i Gdańsk z tą może różnicą, że przedsiębiorstwa rozpoczynając pracę w Szczecinie dysponowały odrazu gotowym aparatem i sprzętem, wysyłanym im przez firmy macierzyste z naszych portów. Natomiast trudność większą stanowiły specyficzne warunki, jak położenie portu zbyt odległego od miejsc zamieszkania robotników. Większe zniszczenia portu i kompletny brak dźwigów, trudności komunikacyjne, niewykwalifikowanie robotników i gorszy element ludzki niezwiązany z portem, a przede wszystkim całkowity właściwie brak ciągłości pracy.

O poważnej i planowej pracy spedycyjnej można będzie dopiero wtedy mówić, gdy większa część portu przejdzie w ręce polskie.

Dobiegający do końca rok ubiegły nie sprawił tym razem miłej niespodzianki i już w początku września dał się wyczuć zmniejszony ruch statków. Zapanowało bezrobocie w portach. Zawdzięczając jedynie przewidującej polityce w gromadzeniu zasobów pieniężnych przez Fundusz Wyrównawczy, robotnik portowy nie odczuwa dotąd ostrza kryzysu. Fundusz wypłacał miesięcznie do 8 milionów złotych z tytułu „Wyczekiwania na pracę robotników". Kończące się transporty UNRRY, przewidywane zmniejszenie transportów rudy w zimie nie wróżą, poza chwilową poprawą szybkiej zmiany zatrudnienia w ciągu zimy. W gorszej sytuacji znalazły się firmy spedycyjne wszystkich trzech sektorów. Zaczęto zwalniać personel, a nawet likwidować przedsiębiorstwa. W okresie jesiennym zlikwidowano ich 7, były to zresztą przedsiębiorstwa, które od wielu miesięcy nie pracowały. Reszta pracuje na zmniejszonych obrotach lub też wegetuje, oczekując na pracę.

W tym stanie rzeczy spedycja przystąpiła energiczniej do poprzednio już rozpoczę-

tej pracy nad ściągnięciem tranzytu do portów polskich.

Korzyści płynące z tranzytu, które są bezsporne, należy podzielić na dwa zasadnicze momenty: jako wybijający się obecnie moment należy uważać korzyści płynące dla gospodarki dewizowej kraju i jako drugi — nie mniej ważny — korzyści wynikające z tranzytu w formie dochodów, zarówno dla kolei jak i dla portów. Poza tym występuje tu motyw propagandowy — zaufania dla naszego kraju. W obecnej jednak chwili tranzyt dla naszych portów ma za zadanie utrzymania na poziomie całego aparatu, takim wysiłkiem zmontowanego w ciągu dotychczasowej pracy, tak ze strony kolei jak i ze strony sfer portowych, a więc zarządu portów, firm spedycyjnych, maklerskich itd.

Porty nasze doszły obecnie do dość poważnej wydajności pracy, która okazała się konieczną dzięki skomasowaniu transportów normalnej wymiany towarowej handlowej z transportami UNRRY. Przy braku dostatecznej pracy zastępczej, — gdyż nasz właściwy obrót handlowy nie doszedł jeszcze do tych rozmiarów, by mógł UNRRĘ zastąpić — porty stoją przed widmem długiego bezrobocia. W niedługim czasie nasz obrót towarowy dojdzie do obecnego poziomu transportów łącznie z UNRRĄ, a nawet przewyższy go, a wówczas brak odpowiednio zorganizowanego aparatu portowego stanowić będzie poważne utrudnienie dla naszej wymiany towarowej. Należałoby wobec tego za wszelką cenę starać się, ażeby aparat istniejący i sprawnie funkcjonujący miał w okresie przejściowym taką ilość pracy, któraby umożliwiła przetrzymanie ciężkich chwil częściowego zaniku pracy.

Jesteśmy jeszcze obecnie w wyjątkowo szczęśliwej sytuacji tranzytowej, tak jak znaleźliśmy się 20 lat temu z węglem, wchodząc na rynki skandynawskie w czasie strajku angielskiego, tak obecnie porty konkurencyjne naszego właściwego zaplecza tranzytowego, Czechosłowacji i Węgier nie są w pełni swoich możliwości, a więc Triest i porty niemieckie. Przy akwizycji tranzytu wchodzą następujące momenty — kosztów i dobrze zorganizowanego aparatu usług portowych.

Jeżeli chodzi o koszty, to obecnie akwizycję ładunków tranzytowych wielce utrudnia zbyt sztywny kurs dewiz w stosunku do usług, który jednak ma być w najbliższym czasie zmieniony.

Drugim momentem jest aparat usługowy. Tu zasadniczą kwestią jest zaufanie klienta oddalonego o tysiące nieraz kilometrów i powierzającego część swego majątku firmie, która w wielu wypadkach nie może oczekiwać dyspozycji i sama decyduje według swej najlepszej wiedzy jak postępować z transportem. Przesyłający tranzytem towar musi mieć zaufanie, że towar jego nie zostanie narażony na szwank i nie zostanie obciążony nadmiernymi kosztami, wynikającymi z braku wiadomości fachowych spedytora.

Z tranzytem i zwiększeniem obrotów morskich wiąże się również **portowy aparat handlowy,** który przed wojną w Gdyni na skutek niezrozumienia władz centralnych, znajdował się dopiero w stadium początkowym, za wyjątkiem doskonale zapowiadającego się ośrodka handlu bawełną. Odebranie bawełny Bremie i przeniesienie konsygnacji do Gdyni, a przez to przyciągnięcie tranzytu bawełny do naszego portu oraz umożliwienie dokonywania zakupów dla fabryk krajowy bezpośrednio ze źródeł, to były główne osiągnięcia Banku Gospodarstwa Krajowego i Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną. W 1938 r. import przez Gdynię wyniósł 400.000 bel, z czego 15% skierowano tranzytem do Czech i Węgier. Obecnie reaktywowanie tego centrum natrafia na poważne trudności ze względu na nieoddanie dotąd magazynów B. G. K. w Wolnej Strefie przez Urząd Morski. Bawełna, która już zaczęła nadchodzić do Gdyni, przechowywana jest w różnych komorach i magazynach, co dla zakładowców zagranicznych nie jest momentem atrakcyjnym i nie sprzyja atmosferze zaufania. Należy wykorzystać to doświadczenie przedwojenne, zaufanie i opinię zagranicy, jaką cieszyła się Gdynia, jako port bawełniany, dzięki ogromnej pracy włożonej przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Ażeby przywrócić konsygnację, należy spełnić następujące warunki:

1) magazyny bawełniane muszą być w Wolnej Strefie portu,
2) musi nimi zarządzać B. G. K.,
3) musi być przywrócona koncesja na Dom Składowy, a co za tym idzie, musi być kredyt warrantowy.

Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełną zarejestrowało kiperów bawełnianych i klasyfikatorów oraz nawiązało kontakty z klasyfikatorami zagranicznymi i przystąpiło do odbudowy gmachu Giełdy Bawełnianej, poza tym przystąpiono do pozyskania dla arbitrażu państw ościennych, jak Czechosłowacji, Węgier i Szwecji.

W toku powojennej fazy rozwojowej portów polskich skrystalizowały się ostatecznie 3 grupy przedsiębiorstw ekspedycyjnych: państwowych, spółdzielczych i prywatnych.

Przedsiębiorstwa prywatne i spółdzielnie wykazały bezspornie w ciągu swego istnienia, że są pozytywnym wkładem w pracy portów i dalsze istnienie ich jest konieczne dla sprawnego funkcjonowania aparatu usługowego. Tym bardziej przy znacznym powiększeniu obrotów. Planowanie w dziedzinie spedycji jest możliwe jedynie przy stabilizacji i zapewnieniu pracy, fachowej i dobrze pracującej firmie.

Z tego względu **należy stosować proporcjonalny rozdział wszystkich zleceń dysponentów, przydzielając 1/3 przedsiębiorstwom państwowym, a 2/3 prywatnym firmom i spółdzielniom.**

Tranzyt jest teraz życiową koniecznością dla naszych portów i dobrem gospodarczym dla Państwa, należy umożliwić jak najszybsze przyciągnięcie tych transportów ze względu na obecną sytuację bezrobocia w portach jak i z uwagi na możliwość uchwycenia go teraz. Z tego względu należy:

a) **przeprowadzić jak najszybciej podwyższenie kursu walut zagranicznych przez zastosowanie mnożnika przynajmniej 3.** Jest to dezyderat wszystkich przedsiębiorstw usług portowych (spedycyjnych, maklerskich, B. G. K. Gdynia, shiphandlerów i firm cumowniczych).

b) **ułatwić wyjazdy kierownikom firm spedycyjnych, przez szybkie udzielanie paszportów,** ponieważ do pozyskania tranzytu kontakt osobisty w większości wypadków odgrywa rolę decydującą. Jest to dezyderat wspólny firm spedycyjnych, maklerskich, shiphandlerskich i B. G. K. Gdynia, ponieważ dotyczy on samej istoty wymiany towarowej z zagranicą. (Rozdz. rok 1946 i tranzyt).

Komunikacja:

a) Przed wojną przewidywały taryfy kolejowe następujące terminy za — wzgl. rozładunkowe wagonów: dla eksportu 72 godziny dla importu 46 godzin. Obecne przepisy kolejowe zmniejszyły pow. termin do 6 godzin. niezależnie od importu czy eksportu. Powyższe zmniejszenie okresu wolnego od postojowego powoduje w większości wypadków wejście wagonów na postój. Koszty te obciążają w przeważnej części towar, co odbija się również na wzroście kosztów przeładunku w portach polskich. Liczne są wypadki, gdzie koszty postoju muszą płacić również spedytorzy, nie mając możności w trudnych warunkach pracy w portach całkowitego uniknięcia tych kosztów. **Należy zatem przywrócić przedwojenne terminy wolne od postojowego wagonów.**

b) Istniejąca obecnie komunikacja telefoniczna między Gdynią i Gdańskiem jest ogromnym utrudnieniem w pracy portów i naraża na bardzo poważne straty materialne. Na połączenie czeka się z reguły po kilka godzin, a czasami cały dzień pracy. Bardzo często jest linia uszkodzona i w ciągu paru dni nie można dostać połączenia.

Należy połączyć w jedną centralę telefoniczną Gdynię z Gdańskiem. Należy usprawnić połączenie telefoniczne ze Szczecinem, gdyż czeka się również po 3 godzin, a często linia jest uszkodzona. (Dezyderat spedytorów, maklerów, shiphandlerów itd.).

c) Depesze i korespondencja zagraniczna idzie zbyt długo i często jest powodem nie dojścia do skutku transakcji. **Należy przyśpieszyć telegramy i listy oraz zaangażować do urzędów telegraficznych na wybrzeżu telegrafistki władające językiem angielskim i niemieckim.**

d) **Należy usprawnić autobusową komunikację między Gdynią i Gdańskiem, oraz zwiększyć ilość pociągów podmiejskich w tej relacji.**

B. G. K. i shiphandlerzy zwracają się o stworzenie na wybrzeżu instytucji, która by szybko i życiowo w ramach przepisów miała prawo przydzielania dewiz.

Odbudowa Wybrzeża w roku 1946

Sumarycznie obroty portów delty Wisły Gdańsk - Gdynia za rok 1946 zamknęły się cyfrą 7.737 tys. ton, z czego na import przypada 2.792 tys. ton, na eksport 4.945 tys. ton. Zdolność przeładunkowa faktyczna była daleko większa, jeśli weźmiemy pod uwagę miesiąc szczytowy obrotów — czerwiec, to w realizacji rocznej otrzymamy obroty wzwyż 10 milion. ton. Pierwsze półrocze wykazało dość duży, ca 100 tys. ton miesięcznie, wzrost obrotów towarowych; punkt kulminacyjny osiągnięto w czerwcu, w lipcu i sierpniu obroty utrzymały się na jednym poziomie ponad 800 tys. ton. W ostatnich miesiącach drugiego półrocza daje się zauważyć znaczny spadek dochodzący w grudniu do 533 tys. ton, spowodowany głównie zmniejszonym przywozem towarów w ramach UNRRA oraz zmniejszonym wywozem węgla.

W porównaniu z rokiem 1938 osiągnęliśmy ponad 47 proc. obrotów przedwojennych portów Gdyni i Gdańska. Największą pozycję stanowi wywóz węgla, koksu i bunkru — 4.672 tys. ton. Ogółem w roku 1946 weszło do portów delty Wisły — 4.485 statków, które reprezentowały 17 bander a mianowicie: amerykańską, szwedzką. angielską, duńską, fińską, norweską, sowiecką, aliancką C, polską, francuską, kanadyjską, belgijską, panamską, grecką, holenderską, bułgarską i irlandzką.

Urządzeń przeładunkowych odbudowano 60 sztuk, powierzchnię magazynów doprowadzono w Gdyni do 122 tys. m kwadr., w Gdańsku do 45 tys. m kwadr. Prócz tego należy wymienić dwa duże elewatory zbożowe, jeden w Gdyni i jeden w Gdańsku o łącznej pojemności ca. 20 tys. ton. Ponadto w portach znajdują się zbiorniki na paliwo płynne o pojemności: w Gdyni 8.260 m sześc., w Gdańsku 41.200 m sześc. Długość nabrzeży w Gdyni wynosi 5.670 mb, w Gdańsku 6.200 mb.

Odbudowa naszych portów postępuje nadal zgodnie z zakreślonymi planami. W Gdyni - Gdańsku remontuje się falochrony i nabrzeża, udoskonala urządzenia nawigacyjne, w odbudowie znajdują się 23 urządzenia przeładunkowe, nowych urządzeń przeładunkowych zamówiono na Śląsku 45 sztuk, budują się nowe magazyny, budynki administracyjne itp. Zdolność przeładunkowa naszych portów Gdańska i Gdyni już wkrótce osiągnie cyfrę 1 miliona ton miesięcznie.

W dniu 5 marca został sporządzony polsko-radziecki akt przekazujący administracji polskiej w porcie szczecińskim pierwsze obiekty, początkowo tylko nad Dolną Odrą, później również na terenie portu właściwego. We wrześniu stworzony został Urząd Morski podległy bezpośrednio Ministerstwu Żeglugi i Handlu Zagranicznego oraz Biuro Portowe. W ciągu roku 1946 weszło do portu szczecińskiego 214 statków reprezentujących 6 bander a mianowicie: szwedzką, duńską, holenderską, norweską, aliancką C, i polską. Obroty towarowe wynosiły 44 tys. ton, z czego na import przypada 4 tys. ton, na eksport 40 tys. ton. Uruchomiono do końca 1946 r. — 5 dźwigów oraz uzyskano do użytkowania 6 sztuk, różnego typu od władz radzieckich. Ponadto zmontowano i uruchomiono jeden dźwig pływający 30-tonowy z demobilu amerykańskiego.

Powierzchnia magazynów eksploatowanych wzgl. nadających się do eksploatacji wynosi ca. 20 tys. m kw. oraz w remoncie ponad 7 tys. m kw. Prócz tego należy wymienić elewator zbożowy pojemności 40 tys. ton oraz zbiorniki na materiały płynne pojemności 4.400 m sześc. Szczecin, który po dokonaniu niezbędnych przygotowań stanie się wielkim portem przeładunkowym dla węgla, ma wielkie perspektywy rozwoju jako port tranzytowy dla przeładunków idących z i do państw bałkańskich i Czechosłowacji. Równolegle z pracami związanymi z odbudową wielkich portów prowadzone są prace rekonstrukcyjne i organizacyjne we wszystkich mniejszych portach na całym Wybrzeżu od Fromborka poprzez Tolkmicko, Elbląg, Postomin, Derłów, Kołobrzeg do Świnoujścia.

Zagadnienie odbudowy i zagospodarowania miast nadmorskich przedstawia problem bez porównania trudniejszy, niż sprawa odbudowy i uruchomienia samych portów. Stan zniszczenia w miastach nadmorskich jest potworny. Jednak na tym odcinku można zanotować pewne konkretne osiągnięcia. Funkcjonują elektrownie, gazownie, wodociągi, zakłady oczyszczania miasta, tramwaje, autobusy i trolleybusy oraz kanalizacja. Odbudowano około 9.000 izb mieszkalnych, 37 dużych obiektów administracyjno-społecznych. Duże osiągnięcia można zanotować w dziale szkolnictwa. Odbudowano: 43 szkoły powszechne, 7 szkół średnich, 11 pawilonów Politechniki Gdańskiej i zabezpieczono 7, 12 pawilonów Akademii Lekarskiej całkowicie i 3 częściowo. Budynki Szkoły Nauk Politycznych i Akademii Sztuk Pięknych. W dziale szpitalnictwa odbudowano i oddano do użytku 10 obiektów szpitalnych o 43 budynkach, zabezpieczono 23 obiekty zabytkowe i historyczne jak Muzeum Miejskie w Gdańsku, Muzeum Morskie w Szczecinie, Klasztor w Oliwie, Ratusz Staromiejski, Bramę Zieloną i Złotą w Gdańsku itp. Przystąpiono do prac wstępnych związanych z budową „Gdańsk 1946-47"

Komunikacja na Wybrzeżu należy obok odbudowy portów do tych działów, które poszczycić się mogą największymi osiągnięciami. Koleje pracują sprawnie, a odbudowa urządzeń komunikacyjnych zrobiła znaczne postępy. Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk—Gdynia połączyły Gdańsk z Gdynią linią elektryczną.

Ślady dewastacji wojennych w przemyśle Wybrzeża powoli znikają. Prawie wszystkie działy przemysłu, reprezentowane na Wybrzeżu wykazują coraz większą poprawę zarówno warunków pracy jak i jej wydajności. Zjednoczenie Stoczni Polskich, wybijające się na czoło wszystkich instytucji wielkością produkcji i ilością zatrudnionych pracowników, których liczba wynosi 7.600. Posiada 6 czynnych zakładów produkcji na terenie Gdańsk—Gdynia. O rozwoju stoczni

świadczy najlepiej wzrost rob.-godzin przepracowanych w produkcji i tak gdy w styczniu 1946 r. liczba ta wynosiła — 191.000, to w grudniu osiągnęły cyfrę 852.000 rob.-godzin. Za prace wykonane przez stocznie w roku 1946 wystawiono faktur na sumę prawie 300 milionów zł. Jednym z największych osiągnięć stoczni jest sfinalizowanie zamówienia od GAL-u na budowę 6 rudo-węglowców. Dla zobrazowania całokształtu przemysłu stocznioewgo należy wspomnieć o stoczniach rybackich, rozrzuconych na całym Wybrzeżu, a zatrudniających w 9-ciu czynnych zakłodach ponad 1.300 pracowników.

Przemysł metalowy na terenie Wybrzeża, podlegający CZPM na okręg gdański i mazurski, posiada 10 zakładów produkcji zatrudniających 1.440 pracowników na terenie woj. szczecińskiego, 7 czynnych zakładów zatrudniających 1.200 pracowników. Poza tym w zarządzie Gdańskiej Wojewódzkiej Dyrekcji Przemysłu Miejscowego czynnych jest 17 zakładów produkujących okucia budowlane, gwoździe fasonowe, windy, łóżka metalowe itp. Zakłady te zatrudniają 360 pracowników. Przemysł Drzewny pozostający w zarządzie Zjednoczenia Przemysłu Drzewnego Okręgu Pomorskiego posiada 25 zakładów czynnych oraz 6 w odbudowie a ogólna wartość produkcji rocznej wynosi 345 milion. złotych, zatrudniając 3.950 pracowników. Zjednoczenie Przemysłu Drzewnego Okręgu Zachodniego posiada 17 zakładów czynnych zatrudniających 800 pracowników, wartość w miesiącu grudniu wynosiła ponad 7,5 miliona zł. Ponadto Gdańska Wojew. Dyrekcja Przem. Miejscowego posiada w swej administracji 11 czynnych zakładów produkcji drzewnej, zatrudniających 180 pracowników, wartość produkcji tych zakładów wynosiła w grudniu 2,4 milion. zł.

Zjednoczenie Wytwórni Materiałów Budowlanych w Gdańsku obejmuje 14 czynnych zakładów zatrudniających 3290 pracowników, obroty w grudniu wynosiły 5,2 miliona zł. W okręgu szczecińskim dotąd przejętych znajduje się 12 zakładów, w najbliższym czasie przejętych zostanie pod zarząd państwowy 15 dalszych zakładów.

Zjednoczenie Przemysłu Skórzanego uruchomiło 3 zakłady produkujące skórę podeszwową o łącznej zdolności wytwórczej 15 tys. kg skór miesięcznie oraz 2 zakłady produkujące skórę wierzchnią o łącznej zdolności wytwórczej — 2.500 m kw. skór miesięcznie. Poza tym ZPS uruchomiło na terenie Gdańska największą w Polsce fabrykę futrzarską. Zatrudnienie ZPS wynosi 1.100 pracowników. Prócz tego należy wymienić przemysł konserwowy, posiadający 16 czynnych zakładów, a mianowicie: 7 w dziale rybnym, 4 mięsnym i 5 owocowo-warzywnym, przemysł cukrowniczy, spożywczy, chemiczny i inny.

Zakłady Elektryczne Wybrzeża wyprodukowały w omawianym roku w 29 czynnych siłowniach o ogólnej mocy 52.550 KW prawie 120 milionów Kwh. Odbudowano ponad 3,5 tys. km linii różnego napięcia, 511 stacji transformatorowych, reelektryfikowano 215 wsi, nowo zelektryfikowano 14. Wpływy osiągnięte z tytułu sprzedaży energii i opłat osiągnęły sumę 280 milionów zł. Zatrudnienie wynosiło prawie 3.000 pracowników. Zjednoczenie Energetyczne Pomorza Zachodniego wyprodukowało w 16 elektrowniach o mocy 28.100 KW 92 miliony KWh, ponadto zakupiono prawie 30 milionów KWh z elektrowni obcych. Odbudowano ponad 5,6 tys. km linii, przyłączono 43.000 nowych odbiorców.

Rybołówstwo morskie należy do rzędu tych dziedzin gospodarczych, które pomimo całkowitego zniszczenia urządzeń technicznych, środków pomocniczych i całej organizacji, regeneruje się po wojnie w błyskawicznym tempie. Tabor rybacki podniósł się do stanu 118 kutrów, 1027 łodzi czynnych, ponadto 43 kutry i 22 łodzie znajdują się w budowie oraz 95 kutrów i 288 łodzi w remoncie. Tabor dalekomorski składa się z 6 trawlerów czynnych, 3 znajdowały się w remoncie a 15 jednostek było w trakcie przejmowania od UNRRA w Anglii. Połowy za rok 1946 wyniosły 23.324 tony wartości 575,6 milion. zł. W tym połowy dalekomorskie 1115 t wartości 79,2 milion. zł. Niezależnie od połowów własnych importowaliśmy 55,192 ton ryb solonych, świeżych, konserw oraz wędzonych. Należy podkreślić również, że dokonaliśmy kilkakrotnie eksportu ryby szlachetnej w łącznej ilości 124 tys. kg łososia mrożonego do Anglii.

Eksploatacja portów

Na skutek silnych i długotrwałych mrozów w m-cu lutym żegluga w zatoce gdańskiej jak i na całym Bałtyku była bardzo utrudniona, skutkiem czego ruch w portach z początkiem m-ca znacznie osłabł, a począwszy od 10 lutego został prawie całkowicie wstrzymany. Z tych też powodów obroty towarowe zmniejszyły się bardzo poważnie.

Cyfry obrotu towarowego portów delty Wisły w poszczególnych miesiącach roku bieżącego, w porównaniu do miesiąca szczytowego roku ubiegłego, ilustruje poniższe zestawienie:

	Import	Eksport	Obrót
	w tys. ton		
Rok 1946			
czerwiec	335,0	502,7	837,7
Rok 1947			
styczeń	110,9	430,1	541,0
luty	31,2	110,5	141,7

Udział zaś poszczególnych portów w ogólnych obrotach, przedstawiał się następująco:

Gdańsk

	Import	Eksport	Obrót
	w tys. ton		
Rok 1946			
czerwiec	153,1	266,3	419,4
Rok 1947			
styczeń	68,4	214,4	282,8
luty	7,9	39,6	47,5

Gdynia

	Import	Eksport	Obrót
	w tys. ton		
Rok 1946			
czerwiec	181,9	236,4	418,3
Rok 1947			
styczeń	42,5	215,7	258,2
luty	23,3	70,9	94,2

Wywóz węgla, bunkru i koksu w rozbiciu na poszczególne porty i w porównaniu do miesiąca szczytowego roku ubiegłego przedstawia się następująco:

	Gdańsk	Gdynia	Razem
	w tys. ton		
1946: maj	253,2	242,7	495,9
1947: styczeń	197,8	184,0	381,8
luty	38,4	65,3	103,7

Ruch statków w miesiącu lutym kształtował się następująco: weszło ogółem 62 statki o pojemnścoi 102.825 NRT (styczeń — 281 statków — 272.798 NRT), z czego do Gdańska 15 statków — 27.427 NRT i Gdyni 47 statków — 75.398 NRT.

Reprezentowanych było 8 bander, a mianowicie: szwedzka, fińska, amerykańska, angielska, norweska, sowiecka, polska, duńska.

Wobec coraz bardziej występującej konkurencyjności portów niemiec kich na odcinku ładunków tranzytowych do i z Czechosłowacji, zostały zniesione decyzją Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego z dnia 17. 2. 1947 r. ograniczenia poprzednie, ustalające ilość tranzytu rudy dla Czechosłowacji na 30.000 ton miesięcznie. W obecnej więc sytuacji górną granicę tych transportów warunkować będą możliwości przeładunkowe portów i możliwości PKP.

Witold Bublewski

Cele i zadania Związku Gospodarczego Miast Morskich

Na odcinku budowy i zagospodarowania miast morskich, może duże korzyści i usługi oddać powstający Związek Gospodarczy Miast Morskich.

Konieczność powstania takiej organizacji uznana została przez wszystkich pięciu prezydentów i wszystkich 13 burmistrzów miast morskich, ponadto wszystkie zainteresowane Miejskie Rady Narodowe uchwaliły na swych plenarnych posiedzeniach przystąpienie do Związku Gospodarczego Miast Morskich.

Dnia 12 i 13 lipca 1946 r. odbył się w Gdańsku wielki zjazd, poświęcony temu Związkowi. Prezydent K.R.N. oraz czynniki Rządowe również uznały celowość istnienia tej instytucji.

Z powyższego widać, że istnienie Związku Gospodarczego Miast Morskich w warunkach nowej rzeczywistości polskiej jest uzasadnione, działalność zaś swą winien Związek opierać na specjalnym statucie przystosowanym do specyficznej roli miast morskich.

Związek Gospodarczy Miast Morskich winien być wciągnięty do prac realizacyjnych, przewidzianych przez Plan Inwestycyjny, ma brać udział w przeobrażeniu się polskiej psychiki morskiej i ma być instrumentem w ręku Rządu, a specjalnie Ministerstwa Ziem Odzyskanych, na odcinku współdziałania i harmonizacji odbudowy miast morskich, rozwoju handlu wewnętrznego i międzymiastowego, rozbudowy urządzeń komunikacyjnych, lądowych i morskich obsługujących potrzeby tych miast i osiedli turystycznych nadmorskich, rozwoju własnego małego przemysłu miejskiego, rozwoju turystyki morskiej, wychowania morskiego i propagandy morskiej, popieranie tych przejawów kulturalnych, które są charakterystycznie związane z morzem, reprezentowania w obrębie ogólno-polskich związków komunalnych spraw i specjalnych potrzeb miast morskich.

Przedmiotem działalności tworzącego się Związku jest organizowanie współdziałania miast nadmorskich w zagospodarowaniu wybrzeża morskiego i związania go z całością gospodarstwa narodowego polskiego, jak również rozwiązywanie wspólnych zadań oraz zaspakajanie wspólnych potrzeb miast nadmorskich, jak:

a) badanie warunków bytowania i dróg rozwojowych miast morskich i opracowywanie wniosków, projektów ustawowych i innych przepisów prawnych stąd wypływających,

b) prowadzenie akcji uświadomienia i wychowania społeczno - obywatelskiego przez działalność wydawniczą, organizowanie wystaw, współdziałania przy organizacji turystyki i uzdrowisk nadmorskich w zakresie uzgodnionym z Ministerstwem Komunikacji i Ministerstwem Zdrowia,

c) organizowanie komunikacji międymiastowej lądowej i morskiej w uzgodnieniu z wytycznymi Ministerstwa Komunikacji i Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego,

d) współpraca w odbudowie i rozbudowie miast wybrzeża w ramach ogólnego planu państwowego,

e) organizowanie i prowadzenie wszelkiego rodzaju regionalnych przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych w porozumieniu z właściwymi władzami resortowymi,

f) podejmowanie wszelkich innych tu nie wymienionych zadań zleconych przez Ministerstwo Ziem Odzyskanych i inne Władze Centralne.

Związek wespół z Miejskimi Radami Narodowymi musi przepracować problem aktywizacji miast morskich, ustalić ich funkcje gospodarcze, źródła zarobkowe mieszkańców i zbadać możliwości rozwoju przemysłu miejscowego z którego samorządy mogły by czerpać dochody.

Z tego wszystkiego co tu nadmieniliśmy widać wyraźnie, iż nowopowstający Związek nie zamierza do przejęcia i zastępowania w prawach i obowiązkach ani Rad Narodowych, ani Administracji Państwowej, ani Władz Samorządu Ogólnego, ani Centralnych Instytucji Gospodarczych.

Nie zamierza do zastępowania spółdzielczości ani inicjatywy prywatnej. Nie nawiązuje również Związek do tradycji Hanzy średniowiecznej, gdyż miała ona cele egoistyczne, agresywne i zewnętrzno-handlowe.

Natomiast pragnie Związek wypełnić te wszystkie luki i podjąć te wszystkie prace, które z tych czy innych powodów nie są realizowane przez właściwe resorty, lub te prace, które poszczególne Ministerstwa mu zlecą.

Związek Gospodarczy Miast Morskich pragnie demonstrować na wewnątrz Państwa nowe osiągnięcia Polski na Wybrzeżu, pragnie cementować jedność tego Wybrzeża, zrastającego się obecnie z różnych części, o różnej przeszłości historycznej, o odrębnych strukturach gospodarczych.

Rybołówstwo Morskie

Dane o rybołówstwie morskim za rok 1946

WYNIKI POŁOWÓW I ICH WARTOŚĆ

A. Połowy bałtyckie. W konsekwencji rozwoju taboru rybackiego wzrosły również wyniki połowów i ich wartość. W styczniu 1946 r. złowiono ogółem 583 tony, a w grudniu 2.012 ton. Największe nasilenie połowów wykazano w miesiącu czerwcu 46 r., tj. 2.634 tony. Ogólny roczny wynik połowów wyraża się liczbą 22.209 ton ryb. Odpowiednio do ilości złowionych ryb wzrosła również ich wartość. W styczniu 1946 r. wynosiła ona 14.503.745 zł — w grudniu natomiast 63.376.511 zł. Najwyższą wartość połowów zanotowano w listopadzie 46 r. w sumie 69.875.244 zł. Ogółem w 1946 r. złowiono ryb na sumę 496.408.041 zł.

B. Połowy dalekomorskie. Pierwsze połowy zanotowano w maju 1946 roku w ilości 13.805 kg; w końcu roku wynosiły one 103.350 kg. Najlepszy wynik osiągnięto w listopadzie 46 roku w ilości 103.350 kg. W ciągu całego doku odbyto 23 rejsy, które łącznie przyniosły 1.115.055 kg ryby o wartości 79.217.722 zł.

Połowy bałtyckie i dalekomorskie wyniosły łącznie w 1946 r. 23.324.908 kg wartości 575.625.763 zł.

PRZEMYSŁ PRZETWÓRCZY, IMPORT, EKSPORT

Przemysł przetwórczy obejmował w końcu 46 r. 92 zakłady, których roczna produkcja wyniosła:

225.147 kg konserw,
5.605.578 kg ryb wędzonych,
4.482.862 kg ryb solonych,
Razem: 10.313.587 kg.

Z importu w ciągu całego roku dostarczono 55.192.329 kg ryb, z czego:

33.583.101 kg ryb solonych,
9.145.437 kg ryb świeżych,
12.126.261 kg konserw rybnych,
337.530 kg ryb wędzonych.

Eksport w r. 1946 objął 124.160 kg łososia mrożonego, wysyłanego do Anglii.

ZAOPATRZENIE RYBOŁÓWSTWA

Na zapotrzebowanie Generalnego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego dostarczono w r. 1946 z produkcji krajowej:

	kg	zł
przędzy baweln.	67.381	8.748.494
sieci różn. rodz.	32.882	4.799.529
lin baweln. i kon.	14.429	1.476.880
lin stalowych	11.849	844.109
płótna żaglowego	8.062 m	519.611

Ponadto uzyskano poważne ilości sprzętu rybackiego. w ramach dostaw UNRRA.

W ciągu 1946 roku rozprowadzono pomiędzy rybaków sprzęt rybacki o ogólnej wartości 21.102.000 zł.

W końcu 1946 r. w magazynach GIRM-u znajdowało się towarów — łącznie z dostarczonymi przez UNRRA — na ogólną wartość ponad 50 milionów złotych.

OSADNICTWO

W wyniku pracy Inspektoratu w ramach ogólnej akcji osiedleńczej, stan osadnictwa rybaków morskich na Ziemiach Odzyskanych przedstawia się na dzień 1 stycznia 1947 r. następująco:

	Osady zajęte przez rybaków	Osady zajęte przez nierybaków	wolne
M. U. R. Gdańsk	375	85	132
M. U. R. Gdynia	337	58	26
M. U. R. Derłów	269	19	195
M. U. R. Szczecin	218	158	366
RAZEM:	1.199	317	717

Kryzys w rybołówstwie morskim

Okres tegoroczny długotrwałej i surowej zimy był szczególnie ciężki dla rybołóstwa morskiego. Już w styczniu zamarzły całkowicie oba Zalewy — Szczeciński i Świeży, a wszystkie porty wzdłuż całego wybrzeża pokryte zostały powłoką lodową lub wędrującą krą. W morze wychodziły jedynie kutry bazujące w Helu i Władysławowie, przy czym tylko jednostki o silniejszej budowie, wyposażone w lepszy sprzęt.

W ciągu pierwszych dni następnego miesiąca wzmagająca się fala mrozów skuła lodem wszystkie porty położone nie tylko w Zatoce Gdańskiej lecz i na pełnym morzu (Władysławowo, Łeba) i szeroki kilkumilowy pas przybrzeżny na Bałtyku. Flotylla rybacka została całkowicie unieruchomiona. Łowiono jedynie na Zalewach przy pomocy bodorów przez przeręble. Był to jednak bardzo uciążliwy rodzaj połowów — rybacy musieli rąbać przeręble w powłoce lodowej na 1 m. grubości.

Podobnie było z flotyllą dalekomorską. Wobec przerwanej żeglugi na Bałtyku statki dalekomorskie wyruszywszy na morze Północne i Kanał Kiloński w pierwszej połowie stycznia nie mogły już wrócić do portu macierzystego. Zmuszone były lądować w portach angielskich i holenderskich i tam zbyć swoje połowy.

Ciężką sytuację w rybołóstwie odczuł również konsument — rynek krajowy został zupełnie oczyszczony z zapasów smacznej i taniej ryby morskiej.

Na szczęście martwy sezon w rybołóstwie morskim kończy się. Pomyślna zmiana pogody w ostatnich dniach i praca lodołamaczy wróży szybkie uruchomienie całkowitej floty rybackiej. Pierwsze jednostki taboru rybackiego wyruszyły w morze już 21 bm. z Helu całkowicie wolnego od lodu. Następnego dnia wyzwolono kutry uwięzione w porcie Władysławowo, a w najbliższych dniach spodziewane jest uruchomienie taboru rybackiego w Gdyni.

G. Smolińska.

Plan połowów bałtyckich

Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego opracował plan połowów bałtyckich. Okres planowany obejmuje miesiące od kwietnia do grudnia włącznie. Przewiduje się osiągnięcie ponad 36 tys. ton ryb morskich, w tym dorsza około 34 tys. ton. W porównaniu z całym rokiem 1946, kiedy połowy wyniosły ponad 22.200 ton, przewiduje się więc wzrost połowów o około 63 proc.

Największy udział w połowach (77 proc. połowów całego wybrzeża) będzie miał przypuszczalnie okręg gdyński, obejmujący Gdynię, Hel, Władysławowo i Łebę.

Szczytowym miesiącem połowów dorsza będzie przypuszczalnie czerwiec.

Połowy łososia przewidywane są na 195 ton, przy czym największe nasilenie przypadnie na miesiąc kwiecień (75 ton).

Połowy węgorza wzrastać będą stopniowo od 8 ton w kwietniu do 78 ton we wrześniu, by spaść następnie w grudniu do 3 ton.

Przewiduje się, że wartość złowionych ryb wyniesie około miliarda zł.

Rynki towarów kolonialnych

KAWA

Brazylia:

Ministerstwo Skarbu oświadczyło w listopadzie ub. r., że Brazylia nie ma zamiaru dewaluować swej waluty, lecz wręcz przeciwnie leży w polityce rządu, aby przywrócić brazylijskiej walucie dawniejszą „siłę zakupu". Praca instytucji DNC (narodowa obrona dla kawy) przejęta została przez nowo utworzoną instytucję, t. zw. Divisao Economica Cafeeira (Departament ekonomii kawowej), znajdującą się pod kierownictwem Ministerstwa Skarbu. Oficjalnie zbiory kawy ocenione są w roku 1946—47 na 12.000.100 worków, z czego przypada na

Sao Paulo	6.132.700	worków
Minas Geraes	1.912.200	„
Parana	1.716.500	„
Espirito Santo	1.417.100	„
Bahia	250.000	„
Pernambuco	249.300	„
Rio de Janeiro	247.300	„
Goyaz	75.000	„

W ubiegłym sezonie, zakończonym z końcem czerwca 1946 r., eksportowano 16.027.702 worków.

Kolumbia:

Narodowa federacja plantatorów kawy w Kolumbii wypowiedziała się za utrzymaniem stałych cen na kawę surową. Eksportowano w październiku 493.047 worków, z czego 444.083 do USA, 28.663 do Europy i 10.301 w inne strony. Z dniem 15 listopada zapasy w portach wynosiły 663.563 worków, z czego 488.515 zamagazynowane były w Baranquilla, 124.972 w Buenaventura i 50.076 w Cartagena.

El Salvador:

Począwszy od 1 listopada podwyższono cło eksportowe za 100-lbsowy worek z 4 colones 50 centavos (US $ 1.80) na 5 colones 19 centavos (US $ 2.07). Zwyżkę tą motywuje Ministerstwo Skarbu korzystniejszymi cenami kawy na rynku międzynarodowym.

Kuba:

Zbiory w roku 1946—47 ocenione są na 537.000 worków (1945—46 — 382.000).

Republika Dominikańska:

W sezonie 1946—47 zbiory kawy, które rozpoczęto we wrześniu ub. r. wyniosą około 325.000 worków a 60 kg (1945—46 — 250.000 worków). Plantatorzy otrzymali maksimum $ 18 (rok temu $ 11), eksporterzy zaś $ 20.50 za 50 kg kawy surowej.

Eksport kawy w pierwszych 9 miesiącach 1946 r. wyniósł 10.577.808 kg wartości $ 3.895.618, z czego 67% wyniósł eksport do USA, 11% do krajów łacińsko-amerykańskich, i 22% do Europy.

Na plantacjach przeważają drzewa kawowe liczące od 25 do 40 lat, a niektóre osiągnęły wiek 100 lat. Obszar wzięty pod uprawę wynosi 131.000 akrów. Plantacji jest 36.000, z których wielka część poniżej 5 akrów. Znajduje się około 390 do 520 drzew na jednym akrze z przeciętną produkcją roczną 3 lbs od każdego drzewa.

Haiti:

Eksport z produkcji 1946—47 wyniesie przypuszczalnie do 533.000 worków (1945—46 — 400.000, 1944—45 — 413.000). W kwartale lipiec — wrzesień wysłano wielką ilość kawy do Europy. Z 98.000 worków eksportowanych, 42.000 poszło do USA, 16.000 do Belgii, 17.000 do Norwegii, 14.000 do Włoch i pozostałość do innych krajów europejskich. Przed wojną skierowywano 75% ogólnego eksportu do Europy.

Europa:

W roku 1946 import kawy do Europy uległ znacznej zwyżce, wynosząc 3.000.000 worków i dochodząc tym samym już do 1/3 stanu przedwojennego. (1944: 972.000, 1945: 1.484.000). Roczna średnia przed wojną wynosiła 9.020.000 worków.

Anglia:

Od 1 stycznia do 30 września 1946 r. Wielka Brytania importowała 523.976 worków kawy. Brytyjskie Ministerstwo Aprowizacji zaofiarowało wschodnio - afrykańskim plantatorom kawy pięcioletni kontrakt na odbiór kawy, począwszy od dnia 1-go lipca 1947 r., na podstawie czego Kenya miałaby otrzymać między £ 125 i £ 150 f. o. b. Mombasa za tonę. Ceny gatunków Tanganyika i Uganda dorównują cenom gatunku Kenya.

Międzynarodowy handel kawą via Londyn rozwija się pomyślnie. Dla krajów, w których brak dolarów, lecz które dysponują szterlingami, ułatwia się tą drogą zakup kawy pochodzenia łacińsko-amerykańskiego za pośrednictwem Londynu.

Francja:

Import z własnych kolonii był w roku 1946 poniżej 1.000.000 worków. Ocenia się go w roku 1947 między 1.200.000 a 1.300.000 workami. Pierwszym powojennym transportem z Brazylii nadejść ma 200.000 do 250.000 worków.

Włochy:

Roczne zużycie kawy wynosiło w roku 1946 około 200.000 worków, czyli 40% przedwojennego zapotrzebowania. Import kawy odbywa się za pomocą handlu kompensacyjnego lub w drodze likwidacji zamrożonych kont znajdujących się zagranicą.

Belgia:

Kraj ten stoi w imporcie kawy niemal na poziomie przedwojennym. Od 1 stycznia do 31 lipca 1946 r. sprowadzono 455.000 worków, z czego 90.000 worków z Konga Belgijskiego. Przeciętna przedwojenna konsumpcja wynosiła (1930—40) 836.000 worków. W roku 1945 Belgia importowała 615.730 worków, z czego 216.830 z Konga.

Dania:

Miesięczny przydział kawy wynosi 250 gr, względnie herbaty 100 gr, lub 150 do 200 gr kakao. Od września 1945 r. do maja 1946 r. Dania sprowadziła 217.000 worków, z czego 183.700 worków Santosu i 33.000 worków kawy afrykańskiej. Pomimo tego popularność herbaty rośnie.

Szwecja:

Rząd obniżył cło importowe na surową kawę od 65 do 35 oere za kg.

Finlandia:

Około 40.000 worków kawy brazylijskiej zakupiono na podstawie uzyskanej u rządu brazylijskiego pożyczki w wysokości $ 10.000.000. Pierwsza połowa miała nadejść do Świąt Bożego Narodzenia, aby każdy obywatel mógł otrzymać 0,5 kg kawy na święta. Około 1.000 worków wysokogatunkowej kawy kolumbijskiej sprzedano z wielkim powodzeniem na loterii urządzonej w celu niesienia pomocy inwalidom wojennym.

HERBATA

Indie:

Zbiory herbaty w roku 1946 wyniosły w Indiach podług oceny 546.000.000 lbs, stanowiących zwyżkę o 20.000.000 lbs nad zbiorami roku ubiegłego. O ile pogoda, dostawa nawozu sztucznego i sytuacja na rynku roboczym dopiszą, to będą i zbiory w roku 1947 obfitsze.

Eksport osiągnął w roku 1946 liczbę 400.000 lbs. Zezwolone ilości na eksport wyniosły w 1944 roku 379.410.487 lbs, w 1945 r. 398.572.633 lbs.

Ostatnie zbiory herbaty w Północnych Indiach były większe od zbiorów z ubiegłego roku. Obejmowały z końcem sierpnia 262.576.000 lbs, stanowiących zwyżkę o 17.213.920 lbs nad zbiorami 3 roku 1945.

Holandia:

Rynek herbaty w Amsterdamie wznowił swą starą przedwojenną działalność po 5½ rocznej przerwie.

KAKAO

Brazylia:

Stosownie do wiadomości otrzymanych od instytutu kakaowego w Bahii i koła eksporterów brazylijskich, zbiory kakao wyniosły w czasie od maja do września ub. r. ok. 1.200.000 worków po 60 kg. Całość zbiorów wyniosła około 2.000.000 worków.

Aleksander Wiatrak.

ODEZWA

Do wszystkich kupców województwa gdańskiego

Jeszcze nie zdołały zagoić się rany spowodowane okrutną wojną, a już stanęliśmy w obliczu nowej fali nieszczęść, która niespodziewanie spadła na nasz kraj.

Szerokie połacie naszych ziem nawiedzone zostały żywiołową klęską powodzi. Wezbrane wody rzek zalały tysiące wsi i osad, pozbawiając setki tysięcy naszych braci całego dobytku i dachu nad głową. Tysiące osób znalazło się bez środków do życia, bez odzieży i bielizny.

W obliczu tych nieszczęść jak najśpieszniejsza pomoc w odzieży, żywności i gotówce jest najważniejszym nakazem chwili.

Rada Ministrów uchwaliła 100 milionów złotych na doraźną pomoc dla powodzian. Pomoc ta jednak nie jest w stanie zaspokoić ogromu wynikłych potrzeb i złagodzić skutków powodzi. Ogrom nieszczęść wywolanych powodzią wymaga współdziałania wszystkich warstw społeczeństwa celem ulżenia doli powodzian.

Wszędzie powstają Komitety Obywatelskie Pomocy Ofiarom Powodzi, mające na celu gromadzenie ofiar dla powodzian. Na froncie walki z nową falą ludzkiego nieszczęścia nie może zabraknąć i kupców, którzy tylekrotnie dali już dowody swej ofiarności i wyrobienia obywatelskiego .

Związek Zrzeszeń Kupieckich, reprezentujący ogół kupiectwa zorganizowanego województwa gdańskiego, wzywa wszystkie Zrzeszenia i zorganizowanych w nich kupców, by jak najenergiczniej i jak najofiarniej poparli akcję niesienia pomocy powodzianom i tym samym znowu złożyli dowody wybitnie społecznego nastawienia kupiectwa.

Wzywamy Zarządy Zrzeszeń Kupieckich do nawiązania jak najściślejszej współpracy z powstającymi komitetami Obywatelskimi Pomocy Ofiarom Powodzi i poparcia ich działalności wszystkimi do dyspozycji stojącymi środkami.

O ile gdziekolwiek tego rodzaju Komitety nie zostały jeszcze powołane do życia, obowiązkiem Zarządów Zrzeszeń jest wystąpić z inicjatywą ich zorganizowania i wciągnięcia do współpracy z nimi jak najszerszych rzesz społeczeństwa kupieckiego.

Związek Zrzeszeń Kupieckich Województwa Gdańskiego oczekuje sprawozdania z wyniku akcji pomocy ofiarom powodzi — o ile możności z podaniem % udziału w niej prywatnego kupiectwa polskiego.

Związek Zrzeszeń Kupieckich
Województwa Gdańskiego

Zorganizowany handel prywatny przy stole obrad

Z WALNEGO ZJAZDU RADY DELEGATÓW ZW. ZRZESZEŃ KUPIECKICH WOJEWÓDZTWA GDAŃSKIEGO.

Dnia 16 bm. odbył się w Gdyni walny zjazd Rady Delegatów Zw. Zrzeszeń Kupieckich Województwa Gdańskiego.

Na zjazd ten przybyło 85 delegatów z całego województwa, reprezentujących około 30 zrzeszeń terytorialnych i branżowych, oraz ponad 4500 placówek handlu prywatnego z terenu Wybrzeża.

W zjeździe obok przedstawicieli władz samorządu gospodarczego w osobach prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej prof. Ocioszyńskiego i dyrektora Izby mgr. Kawczyńskiego wziął udział bawiący na Wybrzeżu dyrektor Departamentu Handlowego w Ministerstwie Aprowizacji i Handlu Ryńca, inspektor ministerialny tegoż Ministerstwa Malec, prezes Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupieckich R. P. Barcikowski i dyrektor Naczelnej Rady Sikorski.

Zebranie zagaił prezes Związku Zrzeszeń Kupieckich Województwa Gdańskiego p. Marchlewski Tadeusz, który nawiązując do odbytego przed przeszło rokiem I zjazdu organizacyjnego, w szerokim rzucie uwypuklił zasadnicze osiągnięcia Związku w roku ubiegłym i wskazując na perspektywy rozwojowe kupiectwa prywatnego, nakreślił program prac na rok 1947.

Imieniem Stowarzyszenia Kupców w Gdyni, pełniącego funkcję gospodarza zjazdu, przedstawicieli władz, Rady Naczelnej i delegatów powitał prezes St. Kurzydłowski.

Referat o zadaniach prywatnego handlu o jego organizacji w obecnej sytuacji polityczno-gospodarczej kraju wygłosił dyrektor Naczelnej Rady Sikorski, stwierdzając, że sektor prywatny w roku 1946 zarówno w dziedzinie organizacyjnej jak i obrotowej poczynił dalsze widoczne postępy i że naczelne władze kupieckie w Polsce, reprezentowane przez Naczelną Radę, na przestrzeni minionego roku znalazły pełne zrozumienie w łonie Rządu dla swoich postulatów w dziedzinie podatkowej i organizacyjno-prawnej.

W części sprawozdawczej z ogólnymi osiągnięciami Zw. Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego w minionym okresie zapoznał zebranych prezes Marchlewski, z gospodarką finansową Związku Skarbnik Związku Michalczuk, następnie zaś obszerne sprawozdanie z działalności biura Związku wygłosił dyrektor mgr. Kaczyński, który zapoznając zebranych delegatów z wszystkimi dziedzinami pracy Związku i jego osiągnięciami, potrzebami i brakami. Jak wynika z zawartych w tym sprawozdaniu materiałów, Związek Zrzeszeń Kupieckich w województwie gdańskim jest potężną organizacją gospodarczą, obejmującą swym zasięgiem około 30 zrzeszeń terytorialnych i branżowych, które mają za zadanie umożliwienie kupiectwu uzyskanie bezpośredniego dostępu do państwowych źródeł produkcji i zbytu.

Stan liczebny członków tych zrzeszeń uległ w ostatnich czasach wybitnemu zwiększeniu. Podczas gdy w końcu pierwszego półrocza 1946 należało do Związku około 2200 członków, to na dzień 31. 12. 1946 organizacje kupieckie na terenie województwa skupiały już 4.647 członków, reprezentujących następujące powiaty: gdański, elbląski, kartuski, kościerski, kwidzyński, lęborski, malborski,

morski starogardzki sztumski i tczewski — oraz miasta: Gdynia, Sopot, Gdańsk.

Sieć organizacyjna Związku obejmuje 70 proc. wszystkich placówek handlowych sektoru prywatnego w województwie gdańskim. W obręb Związku włączeni zostali również drobni kupcy prywatni, którzy poprzednio zorganizowani byli we własnych, odrębnych zrzeszeniach. W obecnej chwili drobne kupiectwo na terenie województwa liczy około 1500 placówek.

W zakresie prac organizacyjnych Związek w roku sprawozdawczym zorganizował Walny Zjazd Rady Delegatów w Oliwie — w lipcu, zjazd kupiectwa rejonu kaszubskiego w Kościerzynie — we wrześniu, „Spotkanie Targowe Inicjatywy Prywatnej" z okazji wystawy „Dorobku Gospodarczego Wybrzeża" w Gdańsku.

W zakresie spraw podatkowych Związek wielokrotnie interweniował u władz skarbowych w sprawach domiarów podatkowych, przedkładając postulaty kupiectwa.

Związek uczestniczył w pracach Komisji Badania Przyczyn Ekonomicznych Zwyżki Cen przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz w pracach Komisji Cennikowej Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku.

W odniesieniu do zagadnienia walki z dzikim handlem, Związek wystąpił do władz wojewódzkich z postulatem zorganizowania i przepracowania metod likwidacji „dzikiego handlu" we wszelkcih jego formach. Na skutek starań Związku Urząd Wojewódzki w ostatnich tygodniach przystąpił do bezkompromisowej likwidacji nielegalnego handlu, wydając odpowiednie zarządzenia podległym sobie władzom powiatowym.

Wielką troską Związku były starania o podniesienie poziomu moralnego i umysłowego kupiectwa, w związku z czym podjęte zostały prace nad zorganizowaniem Instytutu Wiedzy Kupieckiej, który ma za zadanie przygotowanie zawodowe kupiectwa i pogłębienie jego wiadomości fachowych.

Specjalnego podkreślenia wymaga udział prywatnego handlu w świadczeniach na rzecz Państwa i to zarówno w formie podatków, w subskrypcji PPOK oraz Daninie Narodowej. Udział handlu prywatnego w świadczeniach podatkowych wynosił 50 proc. ogólnych wpływów podatkowych. Subskrypcja — na ogólną sumę 181 milionów, subskrybowanych przez województwo gdańskie na P. P. O. K. handel prywatny subskrybował 46.710.500,— zł, podczas gdy spółdzielczość tylko 3.777.500,— zł. Podobnie przedstawia się sprawa z Daniną Narodową. Na ogólną sumę preliminowanych wpływów w wysokości pół miliarda wpłynęło do dnia 1. I. 1947 r. 300 milionów, w których handel prywatny uczestniczył kwotą 159 milionów zł. Podobnie również przedstawia się sprawa udziału kupiectwa w dobrowolnych świadczeniach na cele społeczne i charytatywne — w szczególności zaś w świadczeniach na pomoc Zimową, na którą w IV kwartale 1946 zebrano wśród kupiectwa ponad 300 tys. zł.

Po sprawozdaniu dyrektora Kaszyńskiego zabrał głos Dyrektor Departamentu Ryńca, który zobrazował stan i perspektywy rozwojowe, jeśli chodzi o gospodarkę w sektorze prywatnym. Dyrektor Ryńca podkreślił z całym naciskiem, że tak jak z jednej strony model gospodarczy państwa trzysektorowy został na przestrzeni minionego roku ostatecznie ukształtowany, tak samo ramy działania inicjatywy prywatnej znajdują coraz wyrazistsze określenie ustawowe i coraz bardziej określoną pozycję w ramach nowego modelu gospodarczego. Mówca stwierdził, że wiele argumentów przemawia za tym, że inicjatywa prywatna nie tylko musi istnieć i mieć prawo do życia, ale winna mieć pełne możliwości rozwojowe. Przemawia za tym nie tylko fakt, że sektor prywatny jest najpoważniejszym źródłem dochodów skarbowych i że przedstawia on największą bazę fachowości kupieckiej, tak bardzo potrzebnej w organizowaniu struktury organizacyjnej handlu w zniszczonym wojną Państwie, ale również z uwagi na kapitał, jakim rozporządza sektor prywatny — kapitał pieniężny w odniesieniu do rynku krajowego i do potrzeb inwestycyjnych w kraju oraz kapitał zaufania, jeśli chodzi o możliwości ożywienia wymiany zagranicznej. Mówca zapowiedział rychłe dopuszczenie handlu prywatnego do udziału w dystrybucji towarów, pochodzących z produkcji państwowej oraz zaznaczył, że jest szczerym zamierzeniem Rządu odbudować zaufanie między władzami państwowymi a sektorem gospodarki prywatnej. Zaufanie to przyczyni się do wprzęgnięcia wszystkich kapitałów prywatnych, pozostających jeszcze dzisiaj w ukryciu w dzieło odbudowy.

Gromkimi oklaskami przyjęte zostało oświadczenie przedstawiciela Ministerstwa Aprowizacji i Handlu, że minął bezpowrotnie ten okres, kiedy pojęcie kupca utożsamiane było często z pojęciem szabrownika czy złodzieja.

W dalszym ciągu zebrania przemówienie wygłosił prezes Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupieckich R. P. — Barcikowski, który wyraził uznanie i podziw dla kupiectwa nadmorskiego, które zdaniem jego wykazuje tak dużą żywotność organizacyjną i tak wielki entuzjazm w pracy.

Po sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej i długotrwałej dyskusji udzielono absolutorium Zarządowi oraz uchwalono preliminarz budżetowy na rok 1947 w wysokości 2.580.000,— zł.

Odbyty zjazd świadczy o szerokim zakresie prac i dużych osiągnięciach Związku Zrzeszeń Kupieckich oraz o społecznym wyrobieniu i wielkiej żywotności prywatnego kupiectwa zorganizowanego na Wybrzeżu.

Kupcy materiałów budowlanych woj. gdańskiego zrzeszyli się

Dnia 12. III. 47 odbyło się w Gdyni zebranie organizacyjne Zrzeszenia Kupców Mat. Budowlanych Woj. Gdańskiego. Większość kupców tej branży zgłosiła akces do nowej organizacji, której zadaniem jest nie tylko obrona interesów zawodowych zrzeszonych, lecz przede wszystkim uzyskanie za pośrednictwem organizacji ogólnokrajowej bezpośredniego dostępu do państwowych źródeł produkcji na równi z państwowymi placówkami handlowymi.

W zebraniu, które zwołane zostało z inicjatywy Związku Zrzeszeń Kupieckich Woj. Gdańskiego, wziął udział dyrektor Związku p. mgr. Kaszyński. Po omówieniu sytuacji w prywatnym handlu materiałami budowlanymi, uchwaleniu statutu i składek, dokonano wyboru zarządu w składzie następującym: pp. inż. Janowski Stefan (Gdynia) — prezes, Korchow M. (Gdańsk - Wrzeszcz) — wiceprezes, Grzenkowicz Józef (Gdynia) — sekretarz, mgr. Wołkowicz Maria (Gdańsk) — skarbnik, Ziomek Bronisław (Kościerzyna) oraz Kręgielski W. (Sopoty) — członkowie. Komisja Rewizyjna: Bukowski Mieczysław (Orłowo), Szymczak Fr. (Sopot), Ratajczak Czesław (Gdynia). Sąd Polubowny: Wiśniewski Bronisław (Sopot), Zajst Florian (Gdynia) oraz Jezierny Bernard (Lębork).

Zrzeszenie zdołało już nawiązać współpracę z państwowym aparatem hurtowym w zakresie rozdzielnictwa towarowego.

W dobrze pojętym interesie własnym kupców mat. budowlanych leży jak najrychlejsze zgłoszenie akcesu do nowopowstałej organizacji branżowej.

Obroty P. C. H. w akcji sprzedażnej dla miast i wsi 1946 r.

Zestawienie obrotów PCH w poszczególnych grupach towarowych z uwzględnieniem akcji sprzedażnej dla miast i wsi za rok 1946 wykazuje w artykułach spożywczych kwotę zł 1.560.062.826, artykułach monopolowych 2.917.790.366. W obrotach włókna: 4.822.393.974 z tego na akcję dla miast 2.568.874.563, dla wsi — 2.253.519.411; artykułów przemysłowych: 830.823.490 (miasto 595.831.731, wieś 234.991.759).

Ogólna cyfra obrotów 10.131.070.656 zł.

O poprawę sytuacji w włókienniczym hurcie prywatnym

Na skutek kilkakrotnie stawianych postulatów przez Naczelną Radę Zrzeszeń Kupieckich R. P. zdecydowało Ministerstwo Przemysłu dopuścić prywatny hurt włókienniczy w większym niż ostatnio stopniu do obrotu artykułami włókienniczymi. W tym celu zostaną miesięczne kontyngenty podwyższone 4 — 5 mil. zł.

Na konferencji z delegatami Naczelnej Rady wiceminister Szyr podkreślił, że winny być utrzymane ceny ściśle wg wyznaczonych marż zysku. Ministerstwo nie dąży do szerokiej działalności Komisji Specjalnej a wolałoby, ażeby tę kontrolę kupcy sami zorganizowali.

„Listy żelazne" dla nowo zakładanych przedsiębiorstw nie ulegających nacjonalizacji

Z dniem 20 grudnia 1946 r. weszło w życie rozporządzenie wykonawcze Ministrów Przemysłu oraz Aprowizacji i Handlu dnia 30 października 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 70 poz. 385) do ustawy z dnia 3 stycznia 1946 r. o zakładaniu nowych przedsiębiorstw i o popieraniu inicjatywy prywatnej w przemyśle i handlu.

W myśl powyższego rozporządzenia wykonawczego wniosek o wydanie zaświadczenia, że nowo zakładane przedsiębiorstwo nie należy do kategorii przedsiębiorstw, podlegających przejęciu przez Państwo, — należy zgłosić do władzy przemysłowej II instancji (wojewódzkiej), właściwej ze względu na miejsce położenia (siedzibę) przedsiębiorstwa.

Wniosek można zgłosić bezpośrednio lub za pośrednictwem właściwych zrzeszeń gospodarczych.

We wniosku należy wymienić nazwę (firmę) i przedmiot przedsiębiorstwa oraz miejsce jego położenia.

Wspomniana władza winna w ciągu dwóch tygodni od daty złożenia wniosku wydać żądane zaświadczenei. To zaświadczenie ma wymieniać nazwę (firmę) i przedmiot przedsiębiorstwa oraz miejsce jego położenia (siedzibę). Nadto w odniesieniu do przedsiębiorstw, dla założenia których — ze względu na ich zdolność produkcyjną — wymagana jest koncesja, omawiane zaświadczenie ma wyszczególniać maksymalną wysokość produkcyjną.

W przypadku niezałatwienia przez wspomnianą władzę sprawy w ciągu dwóch tygodni od złożenia wniosku, strona może żądać przekazania sprawy (prawo dewolucji) właściwemu ze względu na rodzaj przedsiębiorstwa ministrowi. Opisany tryb postępowania ma zastosowanie także do wniosków o wydanie zaświadczenia, że nowo zakładane przedsiębiorstwo nie wymaga koncesji, przewidzianej w art. 4 ustawy nacjonalizacyjnej z dn. 3 stycznia 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 3 poz. 17).

Tryb koncesjonowania nowo zakładanych przedsiębiorstw w gałęziach przemysłu i komunikacji, ulegających przejęciu na własność Państwa

Z mocy art. 4 ustawy nacjonalizacyjnej z dnia 3 stycznia 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 3 poz. 17) założenie nowych przedsiębiorstw w gałęziach przemysłu i komunikacji, ulegającej przejęciu na własność Państwa w myśl art. 3 ustęp 1 lit. A i C tejże ustawy, wymaga uprzedniego uzyskania koncesji.

W branżach, przy których o przejęciu na własność Państwa decyduje maksymalna norma zatrudnienia (art. 3 ust. 1 lit. B tejże ustawy) — nie potrzeba więc koncesji przy produkcji na jedną zmianę więcej niż pracowników, względnie większą ich ilość w przedsiębiorstwach, dla których rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 września 1946 r. podwyższyło tę maksymalną normę.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 października 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 73 poz. 347) unormowało tryb udzielenia omawianych koncesyj.

Jeżeli przepisy szczególne nie stanowią inaczej, koncesja nie będzie wymagana dla założenia: browarów, o zdolności produkcyjnej poniżej 15.000 hl rocznie, — młynów zbożowych o zdolności przemiałowych poniżej 15 ton zboża na dobę, — olejarni o zdolności produkcyjnej poniżej 500 ton rocznie, — drobnych zakładów przemysłu włókienniczego (czyli nie objętych normami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 października 1946 r., Dz. U. R. P. Nr 62 poz. 343) — oraz drobnych zakładów przemysłu poligraficznego i drukarń.

Podanie o koncesję składać należy właściwemu ze względu na rodzaj przedsiębiorstwa ministrowi z odpisem dla Prezesa Centralnego Urzędu Planowania.

Do podania należy dołączyć:

a) wyciąg z rejestru handlowego, albo projekt umowy spółki lub statutu, o ile dla prowadzenia przedsiębiorstwa koncesjonowanego ma być utworzona osoba prawna,

b) opis planowanego przedmiotu przedsiębiorstwa i zakresu produkcji,

c) plan finansowania produkcji z podaniem rodzaju i wysokości kapitałów, przeznaczonych dla założenia i prowadzenia przedsiębiorstwa.

Cudzoziemiec, lub osoba prawna, mająca siedzibę za granicą, ubiegający się o uzyskanie koncesji, winni nadto złożyć: zaświadczenie konsulatu polskiego, stwierdzające, że na terenie danego państwa firmy polskie korzystają z takich samych uprawnień jak firmy krajowe, o ile wzajemność nie wynika z umowy międzynarodowej.

Począwszy od dnia 28 listopada 1946 r. koncesje wydaje właściwy ze względu na rodzaj przedsiębiorstwa minister. Koncesja winna wymieniać firmę, miejsce położenia przedsiębiorstwa, jego zakres i przedmiot działania oraz szczególne warunki udzielenia koncesji.

Dr. M. P.

Czy księgi handlowe mogą być poza lokalem przedsiębiorstwa?

Zasadniczą tendencją dekretu o postępowaniu podatkowym jest, aby księgi podatników znajdowały się zawsze w lokalu przedsiębiorstwa, zapewniając władzom podatkowym w każdym czasie możność porównania stanu zapisów ze stanem faktycznym. Ma to szczególne znaczenie u podatników prowadzących przedsiębiorstwa drobniejsze, których księgi z natury rzeczy nie dają należytej podstawy do przeprowadzenia wyczerpującej analizy ich działalności gospodarczej oraz jej wyników. Z tych powodów zwolnienia na prowadzenie ksiąg poza lokalem przedsiębiorstwa mogą być udzielane jedynie w sporadycznych przypadkach, uzasadnionych wyjątkowymi okolicznościami, nie mogą natomiast posiadać charakteru powszechnego. W tych warunkach Ministerstwo Skarbu nie może wydać zarządzenia o charakterze ogólnym, wskazując jedynie, że w indywidualnych przypadkach pokrzywdzeni podatnicy, którym mimo zaistnienia odpowiednich warunków zezwoleń na prowadzenie ksiąg poza lokalem przedsiębiorstwa nie udzielono, mając możność wniesienia od decyzji władzy podatkowej I instancji odwołań, które podlegają rozpatrzeniu przez władze podatkowe II instancji.

Komisje Odwoławcze przy Izbach Skarbowych

W n-rze 13 D. U. R. P. z dnia 10 lutego 1947 r. ukazało się rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 18.I. 1947 r. „O organizacji i zakresie działania komisji odwoławczych przy Izbach Skarbowych.

Na podstawie tego rozporządzenia, wchodzącego w życie z dniem ogłoszenia (10.II br.), tworzy się w okręgu każdej Izby Skarbowej komisję odwoławczą do rozstrzygania odwołań osób fizycznych i nieobjętych spadków od wymiarów podatków: obrotowego, dochodowego oraz nadzwyczajnego podatku od wzbogacenia wojennego, dokonanych przez urzędy bądź też przez komisje obywatelskie.

Komisja składa się z 24 członków i przewodniczącego mianowanego przez Ministra Skarbu. Minister Skarbu mianuje również członków omawianej komisji, a to: 12 na wniosek dyrektora danej Izby Skarbowej z grona podatników podatku dochodowego i obrotowego, a 12 spośród kandydatów przedstawionych spośród grona podatników tych samych podatków przez: wojewódzkie Rady Narodowe, okręgowe komisje związków zawodowych, Związek Samopomocy Chłopskiej, Związek Rewizyjny Spółdzielni R. P., Izby Przemysłowo-Handlowe, Izby Rzemieślnicze, organizacje właścicieli nieruchomości budynkowych, instytucje samorządu zawodowego.

Komisja odwoławcza obraduje i orzeka bądź w pełnym składzie, bądź też w sekcjach złożonych z przewodniczącego komisji oraz 6-ciu członków. Obrady komisji są tajne. Sekcje powołuje ze składu komisji przewodniczący w ten sposób, by w skład danej sekcji wchodziła w miarę możności połowa członków z tej grupy podatników, których odwołania będą przedmiotem obrad sekcji. Ustalenie ilości sekcji i ich właściwości należy również do uprawnień przewodniczącego komisji. Zasadniczo sekcje rozstrzygają odwołania ostatecznie. Jeżeli jednak przewodniczący komisji odwoławczej uzna, że uchwała sekcji narusza przepisy ustaw podatkowych lub rażąco odbiega od danych, zawartych w aktach sprawy, powinien przekazać sprawę kompletowi komisji odwoławczej. Decyzja plenum jest ostateczną, ponadto plenum opiniuje projekty norm w drodze oszacowania.

Możliwości rozwojowe handlu prywatnego

Członkowie Prezydium Rady Naczelnej Zrzeszeń Kupieckich w Warszawie odbyli niedawno konferencję z min. Mincem oraz wyższymi urzędnikami Min. Przemysłu, referując całokształt spraw dotyczących handlu prywatnego zarówno w zakresie prób jego eliminacji, trudności zaopatrywania się w towar, sprawy kredytowe, zrzeszeń i in.

W odpowiedzi na przedstawione problemy w czasie 2-dniowej konferencji min. Minc oświadczył, że w związku z odbytymi wyborami nie nastąpią żadne zmiany w zakresie ogólnej polityki w stosunku do sektora prywatnego o charakterze ujemnym, natomiast sądzi, że będą działać przyczyny pozwalające na szerszy rozwój tego sektora jak: ogólna stabilizacja polityczna, zakończenie wykonania ustawy o nacjonalizacji podstawowych gałęzi przemysłu w dniu 31 marca, wkroczenie w pierwszy Rok Planu Odbudowy Gospodarczej, nastawionego na wzrost produkcji artykułów spożycia, spodziewana ostateczna stabilizacja naszych granic zachodnich, co bez wątpienia wpłynie na dalszy rozwój przedsiębiorczości prywatnej na Ziemiach Odzyskanych. W dziedzinie handlu zagranicznego należy się spodziewać jego usprawnienia w sensie organizacyjnym i administracyjnym. Wysunięty plan eksportowy sektora prywatnego będzie przepracowany. Min. Minc stwierdził, że nie prowadzi się polityki wrogiej wobec handlu hurtowego, co nie wyklucza wkraczania tam, gdzie zachodzą zjawiska niepożądane. Podkreślił przy tym tendencje włączania w miarę rozwoju produkcji prywatnego handlu hurtowego w większym zakresie niż dotąd w ogólną dystrybucję towarową.

Powyższa konferencja stanowi wstęp do dalszych rozmów szczegółowych Prezydium Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupieckich oraz prezesów Ogólnopolskich Zrzeszeń Branżowych. Na konferencjach mają być omówione postulaty poszczególnych branż głównie w zakresie sprecyzowania możliwości dostępu do towaru (w hurcie i detalu) oraz omówienia techniki tzw. dostępu do tego towaru. W tym celu poszczególne branże handlu prywatnego zestawiają potrzebne na konferencję materiały. Celem tych konferencji jest wyświetlenie stosunku czynników rządowych do sektora prywatnego i rzeczywiste stworzenie dla tego sektora warunków dla jego egzystencji i rozwoju.

Korzyści z obowiązkowego prowadzenia ksiąg handlowych

Dekret z 16 maja 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 27 poz. 174) wprowadza w art. 84 bardzo szeroko zakreślony obowiązek prowadzenia ksiąg.

Podatnik, prowadzący księgi nie jest już dla władz podatkowych, pod względem wysokości jego zobowiązania podatkowego, jakąś niewiadomą, którą należy dopiero wyszukać w drodze żmudnych dochodzeń, nie zawsze zresztą prowadzących do ścisłości. Podatnik, prowadzący księgi wie dokładnie, ile winien jest Skarbowi Państwa z tyt. obowiązku podatkowego i zdaje sobie sprawę, że nie grozi mu jakiś niespodziewany wymiar czy domiar podatkowy.

Wysunięcie zatym przez ustawodawcę na pierwszy plan dowodu z ksiąg i zobowiązanie podatników do korzystania z tego dowodu, oparte na zasadzie powszechności, stanowi bardzo poważny krok w kierunku urealnienia wymiarów i usunięcia w postępowaniu podatkowym dowolności, szkodliwych dla Państwa i obywatela.

Odmowa sprzedaży artykułów pierwszej potrzeby jest karalna

Trudności komunikacyjne ostatniego okresu spowodowały w nielicznych na szczęście wypadkach i na krótko, chwilowy brak na rynku niektórych artykułów spożywczych. Jak prasa donosi, na niektórych terenach Państwa elementy spekulacyjne w celu wyzyskania zwyżkowej tendencji, wstrzymały sprzedaż szczególnie poszukiwanych towarów i zmusiły komisje specjalne do podjęcia kroków interwencyjnych.

Ponieważ nieświadomość skutków prawnych, jakie pociągają za sobą przekroczenia, o których wyżej wspominaliśmy, prowadzi w konsekwencji do następstw bardzo przykrych, **przypominamy**, że normujący całokształt przepisów cennikowych dekret PKWN z dnia 25. 10. o zwalczaniu spekulacji i lichwy wojennej (Dz. U. R. P. Nr 9 poz. 49) — przewiduje w art. 14 ust. III stosowania surowej represji karno-sądowej (aż do uwięzienia w obozie pracy włącznie) w stosunku do osób, które świadomie dopuszczają się nieuczciwych machinacji, mogących wywołać lub utrzymać zwyżkę cen przedmiotów powszedniego użytku w szczególności, które świadomie dla osiągnięcia zysku oczywiście nadmiernego:

a) biorą udział w handlu łańcuszkowym (paskowym) takimi przedmiotami,

b) skupują, gromadzą lub ukrywają takie przedmioty,

c) ograniczają ich wyrób lub handel nimi.

Odmowa zatem sprzedaży artykułów pierwszej potrzeby, a więc takich jak: cukier, mąka, sól i in. tłumaczona rzekomym brakiem danego artykułu, a więc oświadczenie woli nie pokrywające się ze stanem rzeczywistym, równoznaczne jest z chęcią ukrycia towaru, lub gromadzenia go w celach spekulacyjnych.

Kronika księgowego

W związku z trudnościami buchalteryjnymi, jakie stają dzisiaj przed wszystkimi kupcami i przemysłowcami z uwagi na obowiązek prowadzenia księgowości, wprowadzamy „kronikę księgowego" jako osobny dział, którego redakcję obejmuje wykładowca księgowości na W. S. H. M. w Gdyni i A. N. P. w Sopocie mgr. St. Krzyżaniak. Nowość tę powitają niewątpliwie z zadowoleniem zarówno kupcy i przemysłowcy, jak i księgowi W „kronice" będziemy również zamieszczali odpowiedzi na wszystkie nadsyłane nam z dziedziny księgowości pytania.

Dział niniejszy winien nosić raczej tytuł „kronika rachunkowca". Przedmiotem jego rozważań nie ma być tylko sama księgowość, lecz także kalkulacja, statystyka i planowanie, jako cztery człony „rachunkowości" przedsiębiorstwa. Utworzenie jednak szczęśliwej nazwy osoby, zajmującej się całokształtem tych zagadnień, od nazwy „rachunkowość" dotychczas się nie powiodło.

Tytuł „kronika księgowego" wydaje się najstosowniejszy, gdyż zgodnie przyjmuje się księgowość jako człon, z którego trzy dalsze się wywodzą. Nie świadczy to, że jest on najsilniejszy. Równie ważny jak dział księgowości jest już dzisiaj dział kalkulacji w przedsiębiorstwie. Oba te działy np. mogą być skupione w jednym ręku, albo też pod jednym kierownictwem. Mogą też istnieć jako dwie równoległe, równie ważne komórki. W tym ostatnim wypadku musi jednak istnieć gotowość do współpracy. Współpraca ta wyda lepsze rezultaty, jeśli księgowy zna się na kalkulacji a kalkulator na księgowości. Tak jak u księgowego zrozumienie całego szeregu zagadnień nowoczesnej księgowości nastąpi dopiero na tle znajomości kalkulacji, tak przed kalkulatorem znajomość organizacji nowoczesnej księgowości otworzy nowe horyzonty. W wielkich przedsiębiorstwach — zwłaszcza przemysłowych — jest to zasada obowiązująca. Jednak i w średnich a nawet małych winna mieć zastosowanie. Niestety nawet w tych średnich stale jeszcze pokutuje idea, że księgi handlowe prowadzi się tylko dla władz skarbowych, celem umożliwienia wymiaru podatku obrotowego i dochodowego. Sama umiejętność prowadzenia tych ksiąg przedstawia się dla całego personelu takiego przedsiębiorstwa — nie wyłączając szefa — jako czarna magia! O wykorzystywaniu zapisów w nich czy stosowaniu jakiejś polityki wewnętrznej na ich podstawie nie marzy się.

Zaprowadzenie metody przebitkowej z obowiązującym jednolitym planem kont uważane jest prawie zawsze za wyraz postępowości przedsiębiorstwa. Nie zdajemy sobie dzisiaj jeszcze dostatecznie sprawy z rewolucyjności tego momentu dla przedsiębiorstwa. Rewolucyjność ta zaś polega na tym, że z momentem wprowadzenia u siebie jednolitego planu kont dane przedsiębiorstwo włącza się w olbrzymią rodzinę przedsiębiorstw, stających do konkursu gospodarności. Ta gospodarność właśnie a raczej chęć jej podniesienia do maksimum była motorem reformy księgowości u naszych sąsiadów. Gospodarność, która polega na tym, „ażeby rozpiętość między rozchodami a dochodami była jak największa na korzyść dochodów, a której intensywność można cyfrowo przedstawić za pomocą współczynnika, zwanego słusznie współczynnikiem gospodarności. (W. Skalski „Ocena działalności przedsiębiorstw na podstawie zamknięć rachunkowych", Poznań, str. 100 i inne). Nowoczesna księgowość oparta na jednolitym planie kont, to źródło wykrywania niegospodarności, a więc równocześnie potężny klucz do racjonalnego prowadzenia przedsiębiorstwa. Po tej linii chcielibyśmy dostosowywać wypowiedzi w naszej kronice.

St. K.

Od Wydawnictwa

Ze względu na trudności techniczne, numer bieżący ukazuje się jako podwójny.

Następny numer naszego pisma ukaże się 1 maja b. r.

RESTAURANT BAR - RESTAURACJA

„George"

GDYNIA, UL. 3-GO MAJA NR 21

TELEFON NR 265-81 ZARZĄD

Ludwik Jabłoński

mistrz złotniczo-jubilerski

Gdynia, Świętojańska 87. Tel. 217-63

POLECA:

BIŻUTERIĘ
BURSZTYNY
ZEGARY i ZEGARKI
KRYSZTAŁY

Własna pracownia złotnicza

SPRZEDAŻ
maszyn biurowych
NAPRAWA
i konserwacja

Kazimierz Krasicki
GDYNIA ul. Świętojańska 75
Telefon 26377

„Perfecta"

Księgowość przebitkowa

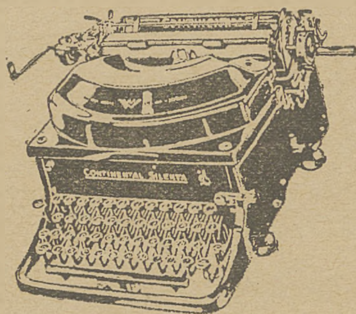
PRZEDSTAWICIELSTWO:

Mgr Wacław Tylec
GDYNIA, Świętojańska 79, tel. 274-61

Z. MECNER, krawiec
GDYNIA, Skwer Kościuszki 15, I piętro, tel. 26 491
Wytworna pracownia krawiecka

CENTRALA
Szczotek - Pendzli - Lin
ZDZISŁAW SADECKI
GDYNIA, Świętojańska 71. Telefon 218 06

Maszyny biurowe
Przyrządy miernicze
Kupno - Sprzedaż
Gwarantowane naprawy
Konserwacja—Przeróbka na polski układ



R. Durys
GDYNIA, ul. I. Armii W. P. nr 22
Tel. 273-20

MORSKI PRZEGLĄD GOSPODARCZY

najlepszym organem ogłoszeniowym Wybrzeża

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Deleg. Rządu: Mgr Antoni Skotnicki
Kroniki Rynków Kolonialnych: Aleksander Wiatrak

Wydawnictwo Izby Przemysłowo-Handlowej
REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Redaktor naczelny Mgr. KAZIMIERZ ZAGÓRNY

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Kupieckiej: Mgr. Tadeusz Kaszyński
Kroniki Księgowości: Mgr. Stanisław Krzyżaniak

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik", Gdynia, ul. Maciwoja Nr 7, tel. 26-239. W-03680